TERMINAL DE CARGA

e

C3/4A

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE OPERACIONES AEREAS
I BRIGADA AEREA

Palomar, 2 de septiembre de 1982.-

OBJETO: Informar

ACTIVIDAD DESARROLLADA POR EL EQUIPO CONTROL DE COMBATE EN EL TEATRO DE OPERACIONES SUR "MALVINAS"

28-mar-82:

Se ordena al E.C.C.O a MLV para formar una Terminal de Carga en Puerto Argentino. Dicho personal se desempeñaría como ECTA y auxiliar de la Terminal de Carga. Al mencionado se le ordena desplegar con uniforme de combate, armamento y todo el material necesario para campaña en zona fría. La cantidad de personal del E.C.C.O desplegado fue de veinte hombres, tres oficiales subalternos y diesisiete suboficiales.

18-may-82:

Se ordena a parte integrante del E.C.C.O, destacado en Puerto Argentino la misión de seleccionar una pista de lanzamiento en las inmediaciones de Base Cóndor a efectos de realizar lanzamiento de carga sobre la misma. La mencionada pista debía reunir las condiciones para un lanzamiento tipo SEXBA (extracción a baja altura), donde se operaría con un avión del tipo Hercules C-130. Para cubrir esta misión se designó a dos equipos integrados cada uno, por un oficial y dos suboficiales, que fueron infiltrados en la zona de operación por un helicóptero Chincok de la Fuerza Aérea. Los materiales utilizados para la ejecución de dicha tarea son los que se mencionan a continuación:

1) Un equipo de iluminación de pista del tipo SAPON, compuesto de seis balizas de color blanco.
2) Paneles de marcación de color ámbar y cereza.
3) Una pistola lanza rayos Láser (CITEFA)
4) Una pistola lanzabengalas tipo Very.
5) Un anteojo de campaña.
6) Un equipo VHF Bécquer.
7) Tres transreceptores del tipo Handie-Talkie
8) Un código Secreto de comunicaciones

Una vez seleccionada y demarcada la misma, con la colaboración del personal de la Fuerza Aérea, destacado en Base Cóndor, se realizó a

las dieciseis horas, el lanzamiento previsto. El mismo se efeftuó con todo éxito, arrojandose dieciseis bultos aproximadamente conteniendo los mismos ropa y alimentos, los cuales se recuperaron en su totalidad. El tipo de lanzamiento efectuado, no coincidió con la orden recibida por el Jefe del E.C.C.O. En lugar de realizarse el lanzamiento de carga a baja altura, para lo cual había sido preparada la zona, se efectuó lanzamiento de contenedores tipo A-22 a una altura de 1000 pies. El rumbo de pasaje del avión, no coincidió con el sugerido por el personal del E.C.C.O. Finalizada esta operación se recibió por parte del Jefe de Base Cóndor la orden de que el personal y medios debían trasladarse a Bahia Fox, con la misma misión, seleccionar y demarcar una pista de lanzamiento, en dicha localidad. El equipo fue infiltrado en la zona por un helicoptero Bell 212, de la Fuerza Aérea.

20-may-82:
En Bahia Fox se encontraba desplegado el R.I.8, de Comodoro Rivadavia y una Compañia de Ingenieros 8 de Sarmiento. Se informó al Jefe de la Compañía de Ingenieros, la misión a cumplimentar en dicho lugar. En circunstancias en que se buscaba la zona mas apta para efectuar el lanzamiento, sobrevolaron la zona dos aviones I.A.58 Pucará que al encontrarse vertical a las posiciones del Regimiento R.I.8, tuvieron que efectuar el escape inmediatoal recibir fuego de propia tropa. Aparentemente sin dificultades observables. Ante esta situación se solicitó al Jefe de Compañia de Ingenieros, que pusiera en conocimiento de toda la tropa acantonada en ese lugar, la presencia de un avión C-130 que haría lanzamiento de carga, dandole todos los datos necesarios para el rápido reconocimiento del mismo, agregándole para conocimiento del personal que todo avión a helice que sobrevolara la zona, era propia tropa. Asimismo se reiteró la presencia del avión C-130, hasta el punto de molestar al Jefe de la citada Compañia. Si bien las características de la operación eran del tipo secretas, se quiso evitar que el citado avión fuera derribado por propia tropa.
Con la experiencia recogida en el lanzamiento anterior se marcó una zona, de manera tal que el avión efectuara el lanzamiento cualquiera fuese el rumbo de entrada a la zona, de manera tal que no se tuviera que efectuar el cambio de rumbo al avión y de esa manera, demorar la operación. A las dieciseis horas, se efectuó el lanzamiento con todo éxito, arrojandose aproximadamente dieciocho bultos, tres de los cuales

en los dedos y planta de los pies. Al mismo tiempo que dicho artículo no cubre las necesidades por tratarse de una media de caña corta, cuando en realidad debiera ser de caña larga o bien de 3/4 de largo. El material empleado en la confección debe ser de alto porcentaje de algodón, que hace de dicho elemento, un medio apropiado de abrigo y de absorción de la humedad del calzado.
En cuanto al uniforme en general,quedó demostrado que no soporta un uso prolongado, debido a que las costuras como las telas utilizadas ceden ante un tratamiento riguroso.
Los guantes color verde oliva, de provisión, se deterioraban con suma facilidad, no permitiendo al usuario desarrollar sus tareas manteniendo una adecuada maniobrabilidad. No guardaban tampoco la adecuada impermeabilidad deseada, lo que restringía su uso, debido a que se humedecían con facilidad.
El.correaje de nylon utilizado, del tipo de provisión, dió buenos resultados.
El poncho impermeable no dió resultado por el fuerte viento reinante, flameaba en forma constante dificultando los movimientos del hombre.
El uniforme de combate que llegó, con posterioridad, con abrigo de lana interior, con capucha incorporada, solucionó en gran parte en problema del frío, no así el de la humedad que penetraba con facilidad la trama de la tela utilizada.
El armamento utilizado por el personal era el Para Fal calibre 7,62 mm. Las dificultades que se presentaron fueron de traba de los mecanismos, por presencia de cuerpos extraños. Lo que ocacionó un permanente mantenimiento del arma y no cuenta el mismo con elementos de limpieza incorporados para operaciones en el terreno.
En general el personal del equipo, no contaba con los elementos necesarios para operar en el terreno, y menos aún en áreas confinadas.

ELEMENTOS PRIORITARIOS CON LOS QUE NO SE CONTO:

1) Brújula de marcha.
2) Carta de navegación terrestre de la zona.
3) Mochila individual (traslado de material).
4) Caramañola con jarro metálico incorporado.
5) Ración de combate (zona fría)
6) Botiquín individual de primeros auxilios.
7) Vajilla de racionamiento (marmita) Nota:Como dato ilustrativo, el personal racionó en una lata de dulce de 5Kg. como plato de comida para los seis miembros de los equipos y una sola cuchara.

Todo esto más las deficiencias mencionadas respecto del equipamiento, provocaron un notable deterioro dela capacidad operativa del equipo, como así también afectaba el buen ánimo del personal.

CONTI///

///NUACION

De la experiencia recogida en cuanto al material específico utilizado por el E.C.C.C. en la operación de aeroabastecimiento se notó la carencia de un equipo de HF para mantener enlace con los mandos naturales en Puerto.Argentino.
De haberse contado dentro del equipo con radiobalizas, de ayuda a la navegación se habría facilitado la identificación de las pistas de lanzamiento. (Radio baliza portatil de uso en campaña)
Respecto de consideraciones efectuadas por los tripulantes de los aviones de aeroabastecimiento, coinciden en remarcar la utilidad del sistema SAPON, no así en cuanto al rendimiento del sistema Rayo Laser CITEFA, que aparentemente necesita de un período de investigación y comprobaciones.

1ER. TEN RODOLFO YUSE
JEFE EQUIPO CONTROL DE COMBATE

cayeron el agua, a consecuencia del fuerte viento reinante, aproximadamente dieciocho nudos. Los mismos fueron recuperados de inmediato encontrándose a diez metros de la costa de una ría. Dichos bultos contenían en su interior, ropa de vestir no ocacionándose ningún tipo de pérdidas, el resto de la carga se recuperó sin novedad. Finalizado el lanzamiento, cuando el avión sobrevoló las pocisiones del R.I.8, se abrió fuego contra el mismo, pese a las reiteradas advertencias que se efectuaron con anterioridad. El C-130 abandonó la zona sin novedad.
Horas más tarde el Jefe del E.C.C.O. requirió ante la Jefatura del R.I.8 un enlace radioeléctrico con las posiciones en Puerto Argentino con la intención de conocer el arribo del C-130 a Comodoro Rivadavia el cuál se efectuó sin novedad. La Jefatura del R.I.8 se comunicó con el Jefe del E.C.C.C. para informarle de su pesar por los acontecimientos ocurridos con el C-130, y paso en conocimiento del mismo que el responsable, un Subteniente que dió la orden de abrir el fuego, había sido sancionado y relevado de su puesto.
Cumplida esta misión el E.C.C.O. quedó totalmente incomunicado con sus mandos naturales, que se encontraban en Puerto Argentino; en tres oportunidades, se requirió al R.I.8, que mantenía enlace con Puerto Argentino, que informara que había finalizado la misión del E.C.C.O. en el lugar y que esperaban ordenes, nunca se tuvo respuesta. Ante esta situación el Jefe del equipo, conjuntamente con su gente, se puso a órdenes del Jefe de Compañía de Ingenieros, pasando a integrar el pelotón del Comando de dicha Compañía, situación que se mantuvo hasta el día quince de junio, fecha en que se efectuó la rendición de Bahía Fox.

MATERIALES Y EQUIPOS UTILIZADOS DURANTE LAS OPERACIONES

El personal del E.C.C.O. utilizó para el desarrollo de las operaciones el uniforme de combate de zona templada, complementado con elementos componentes del equipo antártico y elementos de abrigo de uso civil. Esto provocó, falta de uniformidad en el vestuario del personal, un deterioro del mimetismo deseado en el terreno.
Respecto del calzado utilizado en esta oportunidad, se trataba del borceguí de provisión normal, que no se adaptaba a las bajas temperaturas y la alta humedad reinante. Esta circunstancia ocacionó una notable pérdida de la capacidad de movilizarse de los hombres, como consecuencia de mantener durante largos períodos de tiempo los pies, húmedos y fríos.
Las medias utilizadas, eran las de provisión normal, que por no contar con una adecuada elasticidad y un largo adecuado, se deslizaban hacia el interior del calzado, lo que provocaba, lesiones y escozores

INFORME SOBRE LA TERMINAL DE CARGAS AERODROMO MALVINAS

ANEXO:

BUENOS AIRES,
30 - Ago - 82

INFORME SOBRE LA TERMINAL DE CARGAS AERODROMOS MALVINAS

El presente informe abarca el periodo comprendido entre el 28 de marzo de 1982 y el 23 de abril del mismo año.- (Puente aéreo a Malvinas antes de comenzar las acciones bélicas).

I - PLANIFICACION Y PREPARACION

En la Terminal de Cargas PAL, se toma conocimiento de la operación el día 28 de marzo. Se cuenta unicamente con datos para el primer movimiento día "D" y en base a eso se confecciona el plan de cargas.

Asimismo, se prepara la implementación de la TAC MLV y refuerzo de la TAC CRV, todo ello con medios pertenecientes a la Ia.Brigada Aérea.

Se recibió Mje. Nº 2758 GHO 281828 Mar/82 de BUEOCCT (CAE), ordenando presentación de personal para desempeñarse como SOTA en MLV y como Jefe, encargado y auxiliares de la TAC MLV.

Se seleccionó el personal entre los componentes del ECCO y los auxiliares de carga y despacho que desarrollan actividades en la Ia. Brigada Aérea. Asimismo, se agregó un soldado con conocimiento del idioma inglés, para tareas generales y para subsanar posibles inconvenientes idiomáticos.-

Día 30-Mar-82, se traslada personal y posteriormente material a CRV.-

Inconvenientes:

Se desconocía la magnitud total del movimiento a realizar, por ello se preparan medios y personal para operar dutante SIETE (7) días aproximadamente sin inconvenientes.-

II - FASE OPERATIVA

El día "D", en el avión nº 1, se despliega al BD MLV el personal de la TAC., y en el avión nº 2, en el segundo vuelo, llega parte del material, arribando el resto en vuelos subsiguientes.- Con posterioridad y a requerimiento de la TAC MLV, se fueron recibiendo elementos de apoyo y algunos repuestos.-

La magnitud de la operación obligó a reestructurar el Grupo, dividiéndolo en DOS (2) equipos de trabajo, uno al mando de quien originalmente se desempeñaba como SOTA en MLV y el otro a cargo del otro Oficial que desplegó.- Las tareas se realizaban por turnos rotativos de 24 horas de actividad por 12 horas de descanso, llegando a recibirse hasta SETENTA Y NUEVE (79) aviones en 24 Hs. de trabajo, pertenecientes a Fuerza Aérea y Armada Argentina, lo que dá un tiempo promedio de 20 minutos, para estacionamiento, descarga y rodaje de cada aeronave, realizándose todos los movimientos, en la mayoría de los casos por lo menos, con un motor en marcha del avión.- Se deja constancia que el flujo de aviones no era parejo, sino, osciló entre 40 y 79 máquinas por día.-

Inconvenientes y Soluciones:

1º) El primer inconveniente con que se tropezó, fue las reducidas dimensiones de la plataforma disponible para carga y descarga de aviones, limitadas, aún más, por la presencia de 2 aviones bimotores

conti.//

ANEXO:

///nuación.

TRACKER, de la Armada Argentina, los cuales ocupaban practicamente la mitad oeste de la plataforma.- Dicho espacio estuvo ocupado casi permanentemente con, por lo menos, uno de dichas aeronaves en razón de que desarrollaron muy poca actividad aérea.-Se trató de coordinar con personal de la Armada, para correrlos lo mas apartado posible de la plataforma, ya que era problema diario, la obstaculización de la zona por dichas máquinas.- Recién el día 18 ó 20 Abr 82, se replegaron, al parecer, a su Unidad de origen, en el continente.-

También se solicitó la ampliación de la plataforma, utilizando paneles modulares de aluminio.- Tarea que realizó, en tiempo récord, personal del Grupo de Construcciones, lográndose de esta forma una amplitud de casi el doble a la orginal, logrando operar en forma simultánea SEIS (6) aviones en plataforma y UNO (1) mas en la calle de rodaje o en pista.-(Se operó con C-130; F-28; F-27; ELECTRA ; B-737; y Bac 500)

2º) El segundo inconveniente que se presentó, es que no se contó con un Oficial de la Fuerza Ejército y personal de la misma para colaborar en la descarga, identificación y distribución de las cargas de esa fuerza.- Luego de solicitarlo en reiteradas oportunidades, recién a las 2 semanas de operación, aproximadamente, se destacó un Oficial Subalterno del Ejército y personal para tales tareas, pero debido al desconocimiento de la operación; y en las horas de oscuridad, por falta de iluminación de la zona de descarga y distribución, se hacía dificultosa la tarea de control del personal, de las cargas y ubicación del destinatario, llegando a congestionarse los caminos de acceso al aeropuerto, de forma tal que todo desplazamiento, ya sea a pié o en vehículos, era problemático.- En algunos casos el matérial venía acompañado de personal subaltèrno de la Unidad, a la que pertenecían los elementos.- La falta de iluminación fue solucionada parcialmente por personal de la TAC, con un faro portátil utilizado para iluminar la plataforma dé descarga de aviones.-

3º) En lo referente a identificación y distribución de las cargas se tropezó con muchos inconvenientes, ya que muchas de las mismas venían consignadas a Ejército Argentino, pero sin especificar claramente Unidad de destino, y al no estar ubicada ésta, se hacia dificultoso lograr la colaboración de personal de dicha Fuerza, para una rápida descarga y posterior retiro de la plataforma y calles de acceso, del material arribado a las Islas.-

4º) Las cargas de la Fuerza Ejército, en su gran mayoría, venían mal embaladas y mal preparadas para el transporte, originándose inconvenientes al romperse botellas, bolsas conteniendo azúcar, sal, harina porotos y productos varios, con la consiguiente pérdida de tiempo en la descarga.- Además, por parte de las tres Fuerzas, en mayor o menor grado, se recibieron cargas sin la documentación correspondiente, lo que perjudicó la correcta recepción de la misma.-

5º) Debido a la falta de elementos para movilizar material y personal de la Fuerza Ejército, durante las 24 horas del día el personal de Fuerza Aérea se vió obligado a estar atento, a que personal de otra Fuerza no se llevara los equipos de apoyo (Dollys, carros maleteros, tractores etc.) utilizados en la descarga y traslado; pero dada la cantidad de personal y volúmen de material desplegado, siempre y durante casi todo los días hubo que perder tiempo, buscando y recuperando elementos sustraidos por personal ajeno a la Fuerza.- Llegándose un día a tener que suspender la descarga hasta recuperar los equipos faltantes, generándose una situación de fricción con el Jefe del componente terrestre del Teatro de Operaciones MLV, por dicha causa.-

conti.///

ANEXO:

///nuación.

6) El personal de la TAC MLV, se desempeñó, aparte de su trabajo específico, en tareas de mantenimiento del Aeropuerto, provisión de agua, limpieza de cloacas, puesta en servicio y mantenimiento de vehículos, limpieza de instalaciones, balizamiento de pista, colaboración con el Servicio Contraincendio, provisión de equipos de apoyo terrestre para puesta en marcha, remolque y reparación de aviones, etc.-

7º) En lo referente al personal de soldados utilizados en las operaciones específicas de la TAC MLV, se tropezó, con la falta de buena voluntad y espíritu de colaboración, por parte de la Compañía de Servicios, desplegada en esa Unidad, al no adaptarse, aparentemente, a la situación real que se estaba viviendo, en lo que respecta a la flexibilidad e interpretación de las órdenes emanadas por la superioridad.-

8º) Referente al material utilizado en la TAC MLV

a) Se contó con una autoelevadora TEREX, que trabajó H-24, pero debido a que lo hizo durante 20 días en forma contimuada, hubo que hacerle tareas de mantenimiento en campaña.- La primera vez fueron efectuadas por un técnico de la firma representante de TEREX, trasladado desde el continente, pero durante la segunda fase del puente aéreo y a partir el momento en que se desarrollaron acciones de combate, no se pudo contar con personal idóneo para tal trabajo; como consecuencia de esto, a partir del 20 de abril aproximadamente, la máquina comenzó a tener algunos problemas del sistema hidraúlico (frenos y embrague) que no pudieron ser solucionados totalmente.- En general el resultado obtenido en la operación de este equipo, fue satisfactorio teniendo en cuenta que no solo fue utilizado en tareas de carga y descarga de aviones, sino que fue utilizado también en la descarga de buques amarrados en el muelle de la ciudad, distante a unos 5 kilómetros del aeropuerto, remolque de vehículos, auxilio de camiones y tractores inmovilizados debido a lo blando del terreno.-

b) Se requirió otro equipo autoelevador, recibiéndose un Sampi-móvil, que practicamente estuvo mas tiempo parado que operando, por problemas para su puesta en marcha (frio, batería en mal estado, motor de arranque fuera de servicio, etc.), con la desventaja de que debido a lo angosto de su rodado en relación a su peso, cada vez que debía operar fuera de la plataforma del aeropuerto, se hacia necesario enviar la TEREX en su auxilio, a causa de que se enterraba en el suelo blando (este equipo de devolvió a CRV, después de haberse incendiado durante una operación de descarga nocturna).-

c) Se consiguió alquilar un equipo autoelevador de poca capacidad, perteneciente a la F.I.C., pero en razón del intenso trabajo, quedo fuera de servicio en forma definitiva a las 72 horas de operación (problema de arranque, frenos, embrague, conjunto elevador y ruedas fuera de servicio por pinchaduras de neumáticos), devolviéndose a la empresa de origen.- En general todos los vehículos adolecían de fallas en la puesta en marcha por deficiencia de carga en la batería posiblemente debido al frío, se solicitaron baterías de repuestos al continente, pero no se pudo cumplir con el requerimiento.-

d) A efectos de poder cumplir mas eficientemente con la tarea asignada se solicitaron mas Dollys, que fueron enviados desde el continente.- Asimismo, se pusieron en servicio 2 tractores, un camión y 2 acoplados de dotación del aeropuerto que reforzaron los equipos de apoyo de la TAC MLV.-

e) Hubo deficiencia en la provisión de gas-oíl, que en parte se recibía en tambores desde el continente, pero no fue suficiente para cubrir las necesidades de la TAC MLV.- En el depósito de la planta

conti.///

ANEXO:

///nuación.

de combustible de propiedad de Y.P.F. en la ciudad, había existencia de gas-oíl, pero còmo éste es de uso terrestre, su administración y control pasó al Ejército Argentino, originándose inconvenientes para que se transfiriera a Fuerza Aérea, la cantidad necesaria para operar los equipos de la TAC, que se tradujeron en demoras para la recepción del mismo.-

f) Como tarea anexa, se cooperó en la operación de la autobomba, jeep Land Rover del aeropuerto, que presentaba inconvenientes de arranque.- El problema mas grande, fue que no se contó desde un principio y hasta el día 18 ó 20 de abril aproximadamente, con las dos cisternas de agua remolcables por dicho vehículo, qúe le proveen de agua para su tarea específica, debido a que personal de la Armada Argentina, los retiró de la plataforma de aviones y los llevó a su alojamiento sin devolverlos, a pesar de habérsele requerido.- Lo expuesto penalizó cualquier intervención que se hubiera tenido que hacer por parte del equipo contraincendio.- Como alternativa se solicitaron equipos matafuegos portátiles, que fueron envíados desde CRV, buscando solucionar en parte el problema.-

g) Referente al balizamiento de pista, calle de rodaje y plataforma, con bochones, se tropezó con el problema de que el fuerte viento los apagaba o los volcaba.- Asimismo, obligó a establecer una vigilancia lo mas estrecha posible sobre dichos elementos debido a que personal del Ejército Argentino, los retiraba de la pista, utilizándolo para calentarse o iluminarse, originando deficiencias en la iluminación para la operación aérea.(con posterioridad se complementaron los bochones con linternas y luces portátiles con alimentación a pilas).-

9º) Como dato ilustrativo, del esfuerzo realizado por el personal de la TAC, basta recordar que durante el puente aéreo a MLV, la Fuerza Aérea Argentina, transportó:

Aproximadamente 5.500 Tn. de carga militar (74% Ej.Arg., 4% ARA 22% FA)

Aproximadamente 9.800 hombres (84% EJ.ARG., 5% ARA y 11% FA)

Durante el bloqueo, a partir del 1º de mayo de 1982, hasta el 13 Jun.

Aproximadamente 450 Tn. (En su mayoría para el EJ.ARG.)

Evacuación aero-médica, 264 hombres.-

Al margen de lo precedente, se recibieron, descargaron y despacharon todas las aeronaves de la Armada Argentina, que operaron en el aeródromo Malvinas, desde el 2 de abril al 14 de junio del 82.-Asimismo se atendieron los aviones B-737 de Aerolíneas Argentinas.-

III - CONCLUSIONES

1º) Al comenzar la operación se carecía de información sobre la magnitud total del movimiento de personal y material a desplegar, a efectos de una mejor planificación y previsión de elementos.-

2º) Se hizo notorio el desconocimiento por parte de la Fuerza Ejército, de la forma de preparar y manipulear las cargas, dándo como consecuencia inconvenientes la carga, descarga y distribución de las mismas.-

3º) Hubo falta de coordinación durante la primera fase, en lo referente a contar en el aeropuerto MLV, con personal para descarga y distribución de elementos por parte de la Fuerza Ejército.-

4º) Fue notoria la falta de medios para el desplazamiento terrestre de cargas y personal por parte de la Fuerza de Ejército, lo que

conti./

ANEXO:

///nuación.

sumado al desconocimiento de lo que es la operación aérea conjunta y la importancia de los equipos de apoyo a la misma, originó que se sustrajeran de la plataforma de carga, elementos tales como tractores Dollys, carritos maleteros, acoplados etc., dándo lugar a inconvenientes en la operación y fricciones con personal de la otra Fuerza.-

5º) Hubo visible falta de espíritu de cooperación por parte de personal de ARA, en lo que respecta a movimiento y estacionamiento de aviones de dicha Fuerza; sobretodo 2 aviones estables en el aeropuerto que desarrollaban poca actividad aérea, obstaculizando practicamente la mitad de la plataforma de estacioaamiento de aviones.- Asimismo en lo que respecta a la devolución de 2 tanques cisternas de abastecimiento de agua para la autobomba del aeropuerto, directamente se ignoró el requerimiento y necesidad de devolución de las mismas, para mayor seguridad de operación en el aeropuerto MLV.-

6º) En lo referente a material:

a) En determinado momento, se hizo crítica la falta de Pallets para carga de C-130, y la carencia de contenedores cerrados (tipo Igloo o similares) para llevar carga a granel.-

b) Hizo falta, por lo menos, una autoelevadora TEREX más, para agilizar las cargas y descargas en MLV

c) Hizo falta, un autoelevador tipo Tactical Loader o similar, para agilizar, las operaciones en MLV, y CRV.-

d) La falta de baterías para reponer en los vehículos, originó demoras en la puesta en marcha delos mismos.-

e) Las falencias observadas en los cuatro rubros anteriores, penalizó, incluso, la carga y descarga en todos los aeródromos de despliegue de la FAS.-

f) Por ser la primera experiencia de operación en condiciones reales, en general hubo que subsanar muchos inconvenientes, contando con la buena voluntad del personal interviniente en la operación a pesar de lo imprevisto de los mismos.-

IV - REQUERIMIENTOS

1º) Antes de lanzar una operación, tratar de tener una información lo mas aproximada posible de la magnitud de la misma, a efectos de tomar la mayor cantidad de previsiones posibles, en lo que respecta a personal, vestuario y material a ser utilizado.-

2º) Buscar la forma de instruir a las otras dos Fuerzas Armadas en los aspectos básicos, de lo que es una TAC, preparación, carga, descarga y distribución de materiales aerotransportados.-

3º) Es indispensable en toda operación conjunta, un Oficial coordinador de cada Fuerza, con poder de decisión, para movilizar personal y material a efectos de agilizar el proceso de abastecimiento por modo aéreo.-

4º) Gestionar ante quién corresponda los créditos para adquisición de equipos de apoyo para terminales de Unidades de despliegues y por lo menos, dos terminales móviles, con capacidad para operar en distintos teatros con aviones tipo C-130 - F-28 - F-27 y B-707 ó similar (autoelevadores trasportables en vuelo tipo TEREX y TACTICAL LOADER, y equipos complementarios).-

5º) Gestionar ante quién corresponda los créditos, para el completamiento de los Kits de carga de los distintos sistema de armas de transporte de la Fuerza Aérea, como asimismo, la adquisición de Pallet contenedores tipo Igloo, redes, cinta de amarre, cadenas, chinguillos, eslingas y restos del equipamiento necesario para una mejor operación.

conti.///

ANEXO:

///nuación.

6º) Para el caso de no poder operar por aterrizaje, aumentar y actualizar la capacidad de lanzamiento de cargas (A22 y Sexba) de la Fuerza Aérea, a un mínimo de 100 Tn. para poder efectuar abastecimiento aéreo a Unidades desplegadas en el Teatro de Operaciones.-

7º) Gestionar ante quien corresponda, los créditos correspondientes para efectuar el mantenimiento periódico a los equipos de apoyo (TEREX, Sampimóvil, FMC, Jirafas luminosas) en existencia y posibles adquisiciones futuras para tenerlos en la mejor aptitud operativa, evitando tener que buscar soluciones de emergencia en la zona de operaciones y que posiblemente en el lugar no se pueda resolver el problema presentado de la forma mas idónea, originando deficiencias que pueden llegar a ser importantes e influir, incluso, en el éxito de una operación.- Como dato informativo en la actualidad se carece de dichos créditos y el mantenimiento se hace con limitaciones, originadas por la falta de partidas para ese tipo de inversión, como asimismo para reparaciones imprevistas.- En lo que respecta, a personal especializado en los sistemas eléctricos, hidráulicos y otros, de dichos equipos, solo se cuenta con la buena voluntad de quienes hacen el mantenimiento de vehículos comunes y técnicos en los distintos servicios de transportes y Grupos Técnicos, pero tropiezan con el inconveniente de no contar con los conocimientos técnicos teóricos-práticos para hacer las reparaciones y mantenimiento en forma eficiente.-

8º) Gestionar créditos ante quien corresponda, para adquirir vestuario y equipos de trabajo para el personal que opera en las TAC, acorde con la zona, a efectos de evitar enfermedades y accidentes, originados por condiciones climáticas existentes en los distintos lugares; en este caso problemas causados por enfriamiento y mojaduras del personal.-

9º) Adiestrar al personal de las Unidades de despliegue, en la preparación, movilización y distribución de cargas, operación de equipos de apoyo, como así también confección de la documentación correspondiente.-

Capitán JUAN CARLOS HRUBIK
Jefe TAC MLV

Ezeiza, de septiembre de 1982.

OBJETO: Informar novedades de la Terminal de Carga de la B.A.M. MLV.

1. El presente informe se divide en dos (2) periodos, desde el día 23 de abril en que arribo a la B.A.M. MLV, hasta el 1 de mayo en que comienzan las hostilidades, y un segundo desde esta fecha hasta el 14 de junio.

2. Dentro del primer periodo, se opera con los medios normales de iluminación de pista y plataforma, ampliada esta ya con planchas de aluminio e iluminación reforzada lo que permitia un mejor desenvolvimiento en horas nocturnas.

3. La plataforma ya ampliada resulta insuficiente para la cantidad de vuelos y volumen de carga que llegan, debiendose sumarse a esto la falta de medios y los problemas técnicos que se tubo que afrontar con los vehículos traidos del continente como con los incautados, que adolecian la falta de baterias o problemas de arranque, esto determinó que los mismos permanecieran en marcha ya que en el caso de detenerse debia ser empujado para su puesta en marcha, con la consiguiente demora en perjuicio de la operación. Otro de los inconvenientes surgia por el robo del Gas-Oil Artico, combustible este usado en las Sampimovil.

4. Los Dollys eran insuficientes, ya que en la mayoria de los casos al descargar una aeronave con material consignado a Ejército debia ser trasladado fuera de la plataforma por personal de la Terminal para su descarga, pero la falta de mano de obra o vehículo no permitia su descarga en forma inmediata, ocasionando que el Dolly permaneciera largo tiempo ocupado; A causa de esta demora se retrasaba la descarga de los aviones en plataforma, por lo que en muchos casos algunas aeronaves debian permanecer en vuelo, al encontrarse la plataforma totalmente ocupada.

5. Los Oficiales coordinadores de Ejército y Armada, no contaban con el personal y medios suficientes para proceder a la descarga de las aeronaves con material para sus Fuerzas, como en el caso de arribar cañones, tanques cisternas o cocinas de campaña, muchas veces se demoraba su descarga por la falta de vehículos con enganche adecuado para su remolque, otra de las causas de demora se originaban por las cargas mal estibadas o falta de amarre sobre todo en las bodegas de los FOKKER F-28 o BOEING 737, que al caerse sobre la puerta estas se trababan. La falta de capacidad para evacuar la carga arribada a la B.A.M. MLV, por la Fuerza Ejército determinó que esta se fuera amontonando en proximidades de plataforma y camino de acceso al Aeropuerto, lo que originaban graves problemas a la terminal de cargas al no disponer de otros lugares adecuados para la estiba del material arribado ya que el terreno circundante no era apto para operar ya que al salir de esta zona los vehículos quedaban atascados en el barro.

6. En el caso especial de la TEREX, comenzo a acusar fallas los últimos días de abril, quedando fuera de servicio, por lo que se requirio mécanico a CRV, quién no llegó nunca, con la colaboración del personal del Grupo I - Mantenimiento se logra poner la misma en servicio precario; En el segundo periodo queda fuera de servicio por falta de freno y embrague, recibiendo algunos repuestos como correas, filtros y liquido hidráulico. Se adoleció la falta de personal técnico capacitado para la reparación de estos vehículos, tampoco se contaba con un taller para su reparación o mantenimiento. En una oportunidad se solicita cubiertas para Sampimovil al Continente, viniendo esta sola y no armada, lo que ocasionó una demora de casí cuarenta y ocho (48) horas para su armado, por no disponerse los medios adecuados para dicha tarea.

7. Comenzando el segundo periodo y con el ataque de primero de mayo se destruye gran parte de los equipos disponibles, expto la TEREX, que funcionaba el motor, pero que permanece fuera de servicio por embrague y freno, un equipo de puesta en marcha y un DOLLY, luego se pone en servicio un segundo DOLLY.

8. Alguno de los equipos disponibles se podrian haber salvado, de haberse ordenado su dispersión, todos estaban alineados en plataforma, tampoco se disponia de refugio o mamelón para proteger a los mismos, como así mismo elementos para su camuflaje.

9. A partir del día primero de mayo se comienza a operar en cabecera de pista en forma irregular y generalmente de tarde o noche, agravandose mucho más los problemas existentes para identificación y entrega de carga, por no disponer de guias o una forma rapida de identificación de acuerdo a la Fuerza correspondiente, durante este periodo de operación surgen novedades que van siendo solucionadas por los medios disponibles y otras que requieren mejor solución.

10. Durante esta fase de la operación surgen las siguientes novedades;

a) Se utilizaron bochones de JP1, para señalizar la pista los que resultaron totalmente inadecuados, por los problemas que ocasionaban para trasladarlos, encenderlos y apagarlos; como solución se emplearon balizas a pila de poca intensidad, lo que dificultaba bastante la localización de la pista en situación meteorológicas marginales por parte de los pilotos, las que deberian haber sido mayor luminosidad o reemplazarlas por balizas infrarrojos lo que hubiese permitido ser visualizada por los pilotos con medios adecuados y no a simple vista.

b) Se empleo como sistema de aproximación destellos luminosos o flash de gran intensidad, lo que en algunas oportunidades y a requerimientos de los pilotos de que permanecieran más tiempo encendidas, delataba en mucho la posición y aún más cuando habia nubes bajas, como solución se sugiere el uso de faro infrarrojo u otro sistema que facilite la aproximación no luminosa.

c) Las cargas de diferentes Fuerzas, en muchos casos venian en un mismo palet, lo que ocasionaba graves problemas para su identificación y entrega; como solución se sugiere utilizar contenedores normalizados para cada Fuerza e identificarlos con un color determinado a fin de evitar que las cargas se mezclen, a causa de esto Ejército llevaba cargas que no le correspondian o se producian un uso excesivo de linternas, llegando al extremo de utilizar los faros de los vehículos para identificar la carga.

d) Otro de los invonvenientes surgidos era que soldados de Ejército, destacado en el defensa del Aeropuerto robaban las cargas cuando estas eran cargadas en los camiones para su traslado; como solución se tubo què recurrir al G.O.E., para dar seguridad a la carga y prohibir que la misma sea tocada sin autorización de Fuerza Aérea.

e) El uso excesivo de luces por parte de las columnas de Ejército y Armada desde la ciudad al Aeropuerto hacian que se supiese con anticipación el arribo de una aeronave; como solución y a fin de que esto no ocurriese y lo mencionado en el Inciso d), se llegó a prohibir el acceso de personal y vehículo al Aeropuerto hasta producido el despegue de la aeronave.

f) No se concentró ni se realizó la carga a trasladar a fin de paletizar y fijar las prioridades de acuerdo a la necesidad de cada Fuerza, las cargas llegaban en un momento de arribar una aeronave; como solución de emergencia se trababa de paletizar la carga arribada mientras se atendia la descarga de la nave aterrizada.

g) Después del día primero de mayo, embarcaba y desembarcaba personal sin control alguno, tanto de heridos como de relevos, por parte de los componentes de las diferentes Fuerzas. Se desconocia en forma permanente la cantidad de pasajeros o heridos a evacuar, por lo que en oportunidades viajaban material y personal de heridos mezclados, como solución siempre se le dió prioridad a los heridos. Esta información debiera ser centralizada y dada con el suficiente tiempo a fin de facilitar la operación de la terminal de carga

h) Se debiera conocer en lo posible el tipo de carga a arribar en cada vuelo a fin de preveer los elementos indispensables para su descarga, sobre todo cuando se produce el traslado de cargas pesadas, a fin de solicitar la presencia de un componente de la Fuerza al cual pertenezca el elemento que conozca los sistemas de enganches o mecanismos de guiado, disponiendo los medios necesarios para su movilización. En la descarga del material pesado producido en la B.A.M. MLV y por no disponer de los elementos adecuados se llegó a poner en peligro un HERCULES C-130, ya que al descender un cañón de 35 mm por la rampa del HERCULES, colisiona este con el vehículo tractor al doblarse la lanza de remolque, quedando cruzado sobre la rampa y a escasos centimetros de impactar con la estructura del avión.

i) Se utilizaron para trabajos en pista equipos HT, de buen funcionamiento para la coordinación, aunque por momentos resultaban inutiles por tener que operarlo junto a los aviones en marcha que impedian escuchar los mensajes cursados o la transmisión de las alarmas correspondientes; como solución se dejaba un hombre en escucha alejado del avión para la retransmisión de ordenes o mensajes, cosa esta que se veia tremendamente dificultada por la oscuridad, ruido, dispersión y cantidad de personal en proximidad del avión; Esto podria haber sido facilmente solucionado si cada integrante de la terminal hubiese tenido un HT con auriculares.

j) La gran cantidad de esquirlas sobre la pista provocaban muchas pinchaduras o reventones de cubiertas en los aviones de transporte, que debian salir en lastre, impidiendo la recuperación de importantes cantidad de personal y/o material por lo que se deberia disponer de un vehículo o equipo especial para la recolección electromagnéticas de las mismas.

k) No se disponia de refugio adecuado en cantidad y calidad suficientes en proximidad de los sectores normales de atención de aeronaves y esto se veia tremendamente agravado cuando se debia cambiar de cabecera; como solución se deberia disponer de algún sistema modular de refugio de facil armado y con la facilidades de iluminación y calefacción adecuada. en la B.A.M. MLV y por no disponer de elementos de circunstancias, se recurrió a los paneles de aluminio de pista para la construcción de refugios, tampoco se dispuso en principio de calefacción e iluminación. El personal de tropa de Ejército sustraia los bochones de iluminación de pista y combustible para calefaccionar sus propios refugios.

l) Durante toda la operación no se asigno un vehículo para la terminal de carga, a fin de la movilidad del personal y/o carga. Se utilizaron los vehículos de abastecimiento los cuales habian sido requizados en la isla, que no se adaptaban para el traslado de cargas, por resultar sumamente alta su caja para cargas de mediano porte.

ll) Tampoco se dispuso de cubiertas especiales o cadenas para transitar por el pavimento con hielo lo que puso en peligro en varias oportunidades los materiales y vidas del personal transportado, por lo que hace sumamente necesario disponer de vehículos con los accesorios que se adapten al terreno donde se debe operar

m) El personal de la terminal de cargas se vió afectado por cambios de Jefatura y la necesidad de cubrir puestos del R.O.A. lo que provocó la desintegración de los grupos de trabajos, por lo que deberia mantenerse el grupo a fin de mantener el máximo de rendimiento.
El personal de la terminal con todos sus medios disponibles debiera permanecer no más del tiempo necesario para la carga o descarga de la aeronave en zona batida, a fin de poder preparar y preservar los medios para los próximos vuelos

n) No se contó con un taller montado con personal técnico capacitado para la reparación de vehículos ni del material necesario para su reparación, lo que originó la demora en algunas reparaciónes menores y la puesta fuera de servicios por no conocer cual era la solución al problema, lo cual se veria solucionada de contar con un taller movil con capacidad técnica y de repuestos que pueda ser trasladado en un avión HERCULES C-130

ñ) Debe quedar perfectamente claro, previa coordinación entre torre de control, radar y terminal de carga, cuando se debe producir el despegue de la aeronave ya que en los últimos dias de operación un F-28 Naval comenzó a rodar con personal y carga en sus bodegas, poniendo en peligro la integridad del personal y de la propia aeronave, esta regreso al continente con carga que debia haber quedado en MALVINAS, se deberia haber efectuado lanzamiento o extracción a baja altura, con aeronaves C-130, por ser una operación más rápida en toda aquella oportunidad que fuera posible y la carga lo permitiese y de esa forma evitar la permanencia de la aeronaves en pista

o) Por lo general hubo bastante desconcierto para el embarque de los heridos por parte de las ambulancias que los traian del Hospital Militar Conjunto, ya que algunas se quedaban en plataforma, cuando se estaba operando en pista otras en proximidad de pistas (cabecera), quedando sumamente lejos del avión cuando se terminaba de descargar y otras en su afán de una pronta evacuación descendian con sus heridos en su mayoria graves y los colocaban en el chorro de los motores del avión lo que ocasionaba que se volara la manta con que estaba tapado, quedando expuesto a la temperatura ambiente, en su mayoria eran trasladados con ropa interior; por lo expuesto se requiere de una práctica mucho más intensa por parte de las tres Fuerzas Armadas en la evacuación sanitaria, sobre todo la de los camilleros, tarea esta sumamente importante, en la que requiere conocimiento de los diferentes tipos de aviones que van a operar en el teatro. En el caso MALVINAS, costaba mucho subir los heridos al F-28, por una falta de conocimiento en la técnica del manejo de camillas o en el manejo inadecuado de las mismas

p) No se dispuso de botiquin individual de primeros auxilios, elementos estos que no fueron necesarios por estar operando próximo a Sanidad, peros sí lo hubiese sido de tener que desplegar a zona de lanzamiento alejado de la pista de Puerto Argentino

q) Se adoleció de los elementos adecuados para la limpieza del armamento personal y/o un taller para su mantenimiento, lo que hubiese sido sumamente necesario por el tipo de terreno arenoso que provocaba o impedia un buen funcionamiento de los mecanismos del armamento.

r) Pasado los primeros treinta (30) días de combate la moral del grupo comenzó a decaer, quizas por el desgaste físico y psíquico muy intenso, por lo que debe preveerse rotación o relevos de personal en forma más o menos regular.

s) El equipo de combate verde oliva que llevé en principio a MALVINAS, no era el adecuado para esta zona por no disponer del abrigo necesario, a causa de esto se utilizaron varios y diversos elementos, casí en su mayoria propio o parte del equipo antártico, no se dispuso en principio equipo standard para todo el personal (Ejemplo: pasamontañas, kepi con orejeras, antiparras, guantes, etc), con el transcurso de los días se fue recibiendo equipo para zona fria el que dispuso todo el personal.

En general el equipo es sumamente estrecho y no permite ni facilita el libre movimiento, tampoco es impermeable por lo que debe usarse, capa poncho para lluvia la que limita mucho más el movimiento, sobre todo por razón del fuerte viente hace practicamente imposible su utilización; Debierá disponerse de ropa más suelta impermeable y abrigada para esta zona.
En el caso de los borceguies, son sumamente malos para el uso en zona humeda ya que esta pasa con suma rapidez; como solución se debiera utilizar una especie de galocha de goma, plástica o material resistente que cubra por lo menos los borceguies.
Tampoco se dispuso de mochila individual, por lo que se debió recurrir a diferentes contenedores para el traslado del equipamiento individual.

1er Teniente D. Daniel J. LAMBRI
(E. Gen. 3.013)

MEMORANDUM My HÉCTOR MARIO PERGOLINI

Conclusiones extraídos del TO MLV en cuanto a voluntad de lucha

C3/4C

MEMORANDUM	PRODUCIDO POR:
Para información de:	MAYOR D HECTOR MARIO PERGOLINI
JEFE COMPONENTE AEREO MALVINAS	setiembre de 1982

CONCLUSIONES EXTRAIDAS DEL T.O. MLV EN CUANTO A VOLUNTAD DE LUCHA.

Generalidades:

1. Una guerra se gana quitándole al ENO, la voluntad de Combatir, y no mediante los daños que se le produzcan ya que éstos solo son objetivos parciales tendientes a lo primero y podría llegarse al caso extremo que aniquilando a casi toda una Fuerza Armada, la lucha no acabe hasta terminar con el último hombre u habitante, existiendo hechos en la historia que lo muestran.

2. Si el resultado final deseado se refiere a la voluntad de combatir del enemigo, se comprende que podía llegarse al mismo de varias maneras posibles, pero todas concurrentes, y ser tan importante destruir bases aéreas, como producir efectos psicológicos puros.

3. Siendo así y puesto que el efecto final que se pretende, estará dirigido al hombre enemigo, será de importancia extrema, estudiar al mismo, su idiosincracia y la de sus jefes, es decir la forma de influírlos hacia donde se desea.

4. Por otra parte actuando en sentido inverso deben generarse las medidas para evitar la influéncia perniciosa en el propio.

5. Se aprecia que un hombre cuando actúa lo hace bajo una decisión volitiva conocida, pero además por un impulso subconciente donde por formación y/o reacción producto de su carácter y aún de una campaña subliminal, resuelve que actitud asumir.

- /// -

6. A menudo, el concepto de Patria o Nación o Sociedad lleva al combatiente al lugar de los hechos, otras váces lo hará una Ley, pero luego es necesario llevarlo a la lucha en sí misma, y allí intervendrán muchos factores, desde su formacón, a la supervivencia, pasando por la conducción superior, la confianza en el país, la institución y el bienestar.

7. Debe entonces crearse o cimentarse la voluntad de lucha, y debe hacerse día a día con hechos concretos donde se alimente o mantenga esa voluntad de ofrenda inicial que el hombre hace de su vida y su sangre, pero debe enseñársele que no se le pide que muera, sino que mate.

Comportamiento Inglés en la Lucha.

8. Cuando el General MOORE habló por radio con el general MENENDEZ, ofreciéndole la oportunidad de rendirse, le expresó conceptos tales como:..."Sabemos como están sus posiciones defensivas, su munición, su estado general"..."Están rodeados", ... "hemos visto y han demostrado ante Uds y el mundo, la valentía del soldado argentino, por ello nada ni nadie los puede acusar" ..."Se en qué condiciones le ha tocado a Ud combatir"... ..."Estamos en el límite de la población"..."No queremos destruir a las Fuerzas Armadas Argentinas, les ofrecemos una rendición honrosa", pero si no lo hacen, comenzamos a atacar indiscriminadamente y la responsabilidad de la muerte de Argentinos, Ingleses y Civiles recaerá sobre Ud"...

9. Lo dicho en el párrafo anterior está incompleto más mantiene el sentido global del mensaje.

10. El momento elegido para radiar su mensaje fué inmediatamente luego de haberse producido la quiebra de las posiciones defensivas propias con abandono de la misma y de existir un alto el fuego de hecho.

11. Más tarde, en diarios argentinos de fecha 30 de agosto, apareció un comentario del general MOORE, atribuyendo al General MENENDEZ un "carácter egocéntrico" y asignando la victoria de sus fuerzas a la "Voluntad de lucha y profesionalismo" que poseen.

12. Este relàto incompleto de los hechos y circunstancias, revelan a juicio del suscripto la preparación previa y medulosa del discurso, donde se llevó al conductor enemigo a adoptar la resolución de rendición, pero quitándole previamente todas las barreras, morales de obligación, responsabilidad consciente o subconscientes que pudo tener.

13. El enfrentamiento militar tiene sus particularidades y leyes en sí mismo, pero la confrontación de jefes en forma directa o indirecta, luego de superadas las barreras militares se transforma en un momento de crisis donde rigen todas las leyes de manejo que últimamente se han dado a conocer necesitándose un equipo de trabajo "especialista para ello". Al respecto se cree que los Ingleses tuvieron un grupo de lucha sicológico a nivel estratégico/táctico cuya función fué cimentar la propia voluntad de lucha y minar la del oponente.

14. Algunos de los hechos producidos que sirven como ejemplo para afirmar lo dicho son:

1°) Los ingleses habrían manifestado no querer matar a nuestros soldados debido a su juventud y al hecho de estar obligados a prestar servicio militar. Al menos lograron que las tropas argentinas lo creyeran.

2°) La infantería enemiga habría atacado de noche diciendo "No tirés ché..."No tirés que soy yó"... etc, se sumaba a esto que las primeras líneas han vestido uniformes propios obtenidos en Darwin, lo que aumentaba el descon~~cimiento~~ cierto.

3°) El empleo del batallón de GURKAS, con toda su tradición de brutalidad y deguello que se ocuparon de refrescar.

4°) El ataque de comandos a Isla Elefante donde se dejóse personal vivo e indemne luego de haberlos hecho prisioneros. Luego de esto el personal sabía que los "ingleses no eran tan ~~rudos~~". "malos"

5°) Se corrió el rumor que soldados ingleses pocos días antes de caer Puerto Argentino "daban comida a soldados argentinos y les permitían volver a sus líneas sin armamento"

6°) Difusión de noticias verdaderas y falsas, magnificando, negando o aceptando hechos a conveniencias.

7°) Empleo de emisoras Uruguayas de alta potencia, que incidían sobre las Islas.(Por el contrario las emisoras Argentinas casi no llegaban).

8°) Devolver en corto plazo a todos los prisioneros (inclusive Jefes de Regimiento y Bases) de Darwin y Georgias.

15. Después de estos hechos, el personal sabía que si bien los Ingleses eran enemigos, no eran malos ni mucho menos y que rendirse no sería tan difícil ni riesgoso. Deberán luego sumarse a estos los efectos de la lucha armada en sí misma para comprender el resultado final.

16. ¿Cómo fortalecían ellos su voluntad de lucha?. Se aprecia que partiendo de su patriotismo que es innegable, su idiosincracia y orgullo nacional agregaron:

1°) La formación, instrucción y adiestramiento.

2°) La especialización (profesionalismo).

3°) La experiencia anterior para el combate.

4°) El soporte logístico.

5°) La tecnología de avanzada.

6°) El soporte sanitario.

7°) La edad (personal en edad de adultez)

8°) Vestuario y equipo.

9°) La capacidad de transporte dentro y fuera del Teatro.

10°) En general las funciones de personal.

11°) El saberse apoyados por el mundo "civilizado".

12°) El sueldo y bonificaciones.

13°) La creencia que había asesores Rusos en las Islas.

14°) La creencia que el General Galtieri era un émulo de Hitler.

15°) La necesidad de defender la población civil de las Malvinas.

16°) La democracia vs. el Totalitarismo (dictadura militar).

17°) La adecuada distribución del tiempo de combate, descanso y adiestramiento.

17. Podrían mencionarse más hechos, pero éstos son suficientes para demostrar que además de hablar de la Patria a un nivel puramente emocional, han racionalizado dicho concepto para llevar a sus hombres a querer ganar, organizando para ello sus disponibilidades.

Actividad Propia

18. ¿Que se hizo a nivel FFAA en las islas? Se emitieron folletos, panfletos, un periódico, algunas arengas, se enviaron cartas para el soldado argentino y nada más. Todo a nivel emocional puro.

19. ¿Cual fué el hecho más positivo que llenaba de regocijo a todo el personal? Los ataques de la aviación, la llegada de las aeronaves de transporte, el derribo de aeronaves enemigas, el ataque con Exocet desde la costa a una fragata, es decir toda muestra de éxito, de profesionalismo y capacidad combativa.

20. ¿La concentración en Plaza de Mayo y otras, significaron algo?. No demasiado, sobre todo por el descreimiento que tal muestra estuviera acompañada por una transformación profunda del hombre argentino y de la Fuerza en particular.

21. Cabrían otras preguntas a saber:

1°) ¿La formación del personal fué adecuada? en lo que a Fuerza Aérea se refiere, se puede decir que si, en es-

pecial los cuadros, pero aún debe ser objeto de mejoras.

2°) ¿Hubo adiestramiento y perfeccionamiento específico para la situación a enfrentar? En general no, si bien se trató de solucionar en base a la improvisación que nos caracteriza.

3°) ¿Hubo intento de fortalecimiento de la moral? Si, pero centrado fundamentalmente en lo religioso, no en muestras de eficacia.

4°) ¿El apoyo logístico fué el adecuado? No, por acción propia desorganizada y carente de prioridades que se ajusten lo que una Fuerza debe hacer y además por la acción degradante enemiga.

5°) ¿Había experiencia anterior en guarra? -NO.

6°) ¿Había propaganda positiva que resalte los propios valores, éxitos y capacidades y otra negativa de odio hacia lo inglés que llevara a la lucha hasta el final, seguros de la victoria? No en la dimensión mínima necesaria, como para vislumbrar un resultado.

7°) ¿Creímos alguna vez ser ganadores? No, siempre se pensó que si la Flota Inglesa venía deberíamos en el mejor de los casos rendirnos ya que terminaríamos rodeados y aislados.

8°) ¿Teníamos unas FFAA organizadas y adiestradas profesionalmente a todos los niveles? En general la Fuerza Aérea y la Marina sí, mas no el Ejército, quien a su vez era mayoría.

9°) ¿Teníamos emisoras nacionales de alta potencia accionando sobre Malvinas? No, las unicas que se escuchaban aún en las radios mas pequeñas eran Uruguayas y Chilenas, en especial CARBE.

10°) ¿Hubo tropas y fuerzas de recambio para descanso, adiestramiento y combate? No , se puso todas las disponibili-

dades en un dispositivo, que se fué desgastando sin capacidad de reposiciones.

11°) ¿Cual fué el apoyo sanitario? Aparentemente fué bueno, más debe pensarse que como prevención no funcionó bien y además que todo se desarrollo en un dispositivo estático.

12°) ¿Hubo coordinación entre las Fuerzas? Al final se logró pero siempre con el buen criterio de olvidarse de los problemas y resquemores que desde siempre nos separaron y que por otra parte se sabía que nos volvería a separar en el futuro.

13°) ¿Hubo movilidad y transporte adecuados? No ni siquiera desde el comienzo y luego lo que se tenía se fue degradando.

14°) ¿Hubo capacidad, concepción doctrinaria y oportunidad de reponer aquellos sistemas o sectores que se fueron debilitando? Muy poca, solo a través de los escasos vuelos de abastecimiento.

15°) ¿Se cumplieron bien las funciones de personal? En lo que a Fuerza Aérea y Marina se refiere en general sí, siempre acorde con lo conocido pero no fué suficiente.En Ejército fué problemático.

16°) ¿Era adecuada la edad del personal? Para el personal de tropas no, pues se aprecia que en la edad a la cual se realiza el sevicio militar, 2/3 años de vida, representan estos en la adolescencia o en el borde de la adultez, con todas las connotaciones de carácter y volitivas que ello trae aparejado.

17°) ¿Había motivación suficiente? Se aprecia que el personal destacado en las Islas Malvinas, no tenía una comprensión cabal del hecho político-histórico a nivel nacional e internacional que estaba protagonizando.

C3/4

CONTROL MOVIM. AE AVIAC. EJERCITO EN UN TO



C3/40

MEMORANDUM

Para información de:

Jefe Sector Defensa Aérea
MALVINAS

PRODUCIDO POR:

Mayor D. Alberto KAJIHARA

10 de setiembre de 1982

ASUNTO: Control de los movimientos aéreos de la Aviación de Ejército en un Teatro de Operaciones.

Propósito:

1. El propósito del presente Memorándum, es el de tratar la problemática que representa el control de los movimientos aéreos de la Aviación de Ejército, en un Teatro de Operaciones, analizarlo y proponer una organización que permita satisfacer las necesidades de la defensa, del control del Tránsito Aéreo, un ordenamiento de los vuelos y la coordinación con los elementos que se encuentran en el campo táctico terrestre.

Aspectos considerados:

2. Para el desarrollo de este trabajo, se ha considerado lo siguiente:

1°) Extensión y características de nuestros posibles Teatros de Operaciones.

2°) La gran dispersión de los medios (personal y material), de las Fuerzas Terrestres.

3°) Particularidades de los vuelos en la zona de combate.

4°) Deficiencias de los sistemas de comunicaciones actuales del Ejército (E.A.).

5°) Equipamiento de comunicaciones de las aeronaves del E.A.

6°) Necesidades de coordinación de los movimientos aéreos en el espacio que cubre el campo táctico terrestre.

7°) Conocimientos y experiencia del E.A. para realizar un control de los movimientos aéreos e identificación, para evitar que sus aeronaves sean derribadas por sus propias tropas.

Análisis de los aspectos considerados:

3. La gran extensión de nuestro país, hace que nuestros Teatros de Operaciones, tengan esa misma característica. Por otra parte, la diferencia de clima, suelo, orografía, infraestructura, comunicaciones, etc., hacen que cada uno me-

-//-

rezca un estudio particular, en lo que se refiere a la organización de un sistema de defensa aérea, de control de tránsito aéreo, de defensa terrestre, etc.

4. Debido a las dimensiones de los TTOO, los despliegues del E.A. ocupan grandes extensiones. Esto hace que en la mayoría de los casos, tenga únicamente al medio aéreo para lograr rapidez y acceso a cualquier tipo de terreno, para efectivizar sus enlaces, desplazamientos de material y de personal, etc.

5. Los lugares en que se encontrarán basados sus medios aéreos, especialmente los helicópteros, no siempre tendrán una forma adecuada para transmitir sus planes de vuelo.

6. Los vuelos que realizan sus aeronaves, especialmente los helicópteros, tienen normalmente la finalidad de completar los despliegues, desplazamientos de comandos, traslado de medios entre sus posiciones de combate o para evacuar enfermos y/o heridos, lo que da lugar a que muchos de los requerimientos/vuelos surjan de improviso, con tiempo de ejecución variables.

7. Las distancias que recorren muchos de sus vuelos, son cortos y a muy baja altura (dependerá mucho de la situación táctica), cubriéndose con los accidentes del terreno, lo que hace que dificilmente entren dentro de la cobertura radar.

8. Los equipos de comunicaciones que posee actualmente el E.A., no satisfacen los requisitos de FIDELIDAD, SEGURIDAD y RAPIDEZ, (sobre todo este último), para realizar los enlaces propios y los conjuntos, sobre todo si se lo relaciona con la velocidad de los medios aéreos.

9. Sus aeronaves deben poseer HF, para poder mantener enlace durante sus desplazamientos.

10. Todo vuelo que se realice en el campo táctico terrestre sobre zonas con infantería (SAM tipo Blow Pipe), artillería antiaérea (con misiles de hasta 6000 mts. de alcance actualmente) o artillería de campaña, debe ser coordinado con dichos elementos y controlado para poder identificarlo en oportunidad, a fin de minimizar los riesgos de derribos por la propia tropa.

11. No poseen una forma organizada de operar sus medios aéreos, lo que dificulta su control e identificación.

12. No poseen conocimientos adecuados, sobre todos los aspectos inherentes al control del tránsito aéreo y la identificación, pero han comprendido su utilidad e importancia, sobre todo el personal de la AAa. y de la Aviación del E.A., que operaron en MLV.

<u>Conclusiones del análisis efectuado:</u>

13. Del análisis efectuado surge lo siguiente:

1°) Las características de un teatro de operaciones, harán en muchos casos, que el medio aéreo sea un factor de gran importancia para que el E.A. asegure su libertad de acción.

2°) Es necesario que el E.A. realice sus movimientos aéreos en forma organizada, es decir; con elementos de control en sus puntos de salida y de llegada, con corredores aéreos, zonas prohibidas y restringidas de sobrevuelo; en pocas palabras, que se compatibilicen las necesidades tácticas con las de control del tránsito aéreo.

3°) Los vuelos urgentes o de realización inmediata, requieren un sistema ágil y efectivo para su control, identificación permanente y los coordine con los elementos tácticos terrestres.

4°) Los vuelos a baja altura y de corta distancia (especialmente de helicópteros), entre los elementos dispersados en el terreno, tienen las siguientes características:

a) Son movimientos difíciles de controlar.

b) Tienen puntos de salida y de aterrizaje muy variables.

c) Son difíciles de coordinar con:

- El C.I.C.
- La AAa.
- La Unidad a la que se dirije.
- Las Unidades que sobrevuela.
- La artillería de campaña.

5°) Las deficiencias de sus comunicaciones, hacen difícil la transmisión de la información en oportunidad, que es la clave para el control de los movimientos aéreos y para la identificación. El mejoramiento de sus sistemas de comunicaciones, se estima que no se logrará en el corto plazo, por lo que las deficiencias se mantendrán y se agravarán si no existe una evolución paralela de estos medios con el aumento de los movimientos aéreos de la Aviación del E.A.

6°) Las deficiencias en los equipos de comunicaciones de sus aeronaves, dificultan el control de sus vuelos, la transmision de información, de alarmas, etc.

7°) Al no poseer conocimientos adecuados y experiencia, sobre el control del tránsito aéreo y sobre como realizar la identificación; si organizan un

sistema por sí mismos, además de no lograr un control efectivo ni la identificación, producirán:

a) Aumento de la probabilidad de derribo de sus aeronaves y de las de la F.A.A., que sobrevuelen sus despliegues, por la propia tropa.

b) Problemas de coordinación y de control al Comando del Sector de Defensa correspondiente.

14. Para poder continuar con el análisis, se debe considerar si en el teatro de operaciones existe:

1°) Un sistema integral de Defensa y de Control del Tránsito Aéreo de la F.A.A., con los radares del E.A., complementando al mismo.

a) Con los Comandos, Aéreo y Terrestre ubicados en el mismo edificio.

b) Con los Comandos, Aéreo y Terrestre ubicados a gran distancia.

2°) Un sistema de Defensa y Control del Tránsito Aéreo de la F.A.A. y un sistema propio del E.A. o un trabajo aislado e independiente de cada uno de sus radares para satisfacer sus necesidades.

Con un sistema integral:

15. El hecho de tener un sistema integral, no soluciona totalmente el problema del control de los vuelos y de la identificación de los mismos si no se tienen en cuenta las características que poseen, las coordinaciones que deben efectuarse con los elementos terrestres, por la desorganización de sus vuelos, por la deficiencia en las comunicaciones. Falta una estructura adecuada para el control del tránsito aéreo sobre las zonas de despliegue del E.A. (ver Anexo "ALFA"), es decir:

1°) Que concentre la información de todos los vuelos.

2°) Que mantenga contacto radial con los medios aéreos.

3°) Que controle el progreso del vuelo.;

4°) Que pueda identificar los móviles aéreos.

16. Esta organización funcionará:

1°) En el caso de que los Comandos funcionen en el mismo lugar, dentro del mismo C.I.C.

2°) En el caso de que los Comandos se encuentren alejados, acoplados al C.O.T. del E.A., para poder coordinar con todos sus elementos o en aquel lu-



gar que le permita ordenar el tránsito aéreo en forma directa (C.O.T. muy alejado de la zona de despliegue E.A.).

17. Esta organización tendrá como tarea, el control y la identificación de todos los vuelos que se realicen sobre los despliegues de las Fuerzas Terrestres (del E.A. y de la F.A.A.) y coordinarlos con los CIC más cercanos.

Con los radares del E.A. operando en forma independiente:

18. Esto agrava el problema del control de los vuelos, por lo que a lo expresado para el caso de contarse con sus sistema integral, se agrega lo siguiente:

1°) Es más necesario en este caso contar con la organización propuesta para el control del tránsito aéreo sobre los despliegues del E.A.

2°) Se agrava el problema de la identificación por parte del E.A. con lo que aumentará como consecuencia el riesgo de derribo de las aeronaves por la propia tropa.

Soluciones

19. Se consideran tres posibles soluciones:

1°) Solución N° 1: Estructurar un sistema integral de control del tránsito aéreo y de defensa con:

a) Los radares del E.A. integrados al mismo.

b) Delimitando el espacio que cubre el despliegue de las fuerzas terrestres, fijándole límites laterales y verticales, dentro del cual deben moverse sus aeronaves.

c) Una organización que controle los vuelos dentro del espacio aéreo previsto en b).

d) Los Comandos de los componentes funcionando en el mismo lugar.

2°) Solución N° 2:

a) Idem a la Solución N° 1 (Apartados a,b,c).

b) Con los Comandos de componentes separados.

3°) Solución N° 3:

a) Los radares de la F.A.A. conformando un sistema.

b) Los radares del E.A. cubriendo sus propias necesidades, en forma in-



dependiente.

c) Que se fije al E.A. un espacio aéreo para desarrollar sus vuelos, con límites laterales y verticales.

d) Que los Comandos se encuentren separados.

Análisis de las soluciones:

20. A las soluciones presentadas les cabe el siguiente análisis:

1°) Solución N° 1:

a) Ventajas:

- Permite un control integral del espacio aéreo.

- Permite una adecuada identificación, al concentrarse toda la información en un sólo lugar.

- Permite un adecuado control de los medios aéreos del E.A. al adecuarse una organización para ello.

- Se simplifican las redes de comunicaciones.

- Se logra una buena coordinación con todos los elementos de las fuerzas terrestres.

- Permite lograr la información con una adecuada oportunidad.

b) Desventajas:

- Incrementa la cantidad de personal y de material al crearse una nueve organización.

2°) Solución N° 2:

a) Ventajas:

- Las mismas que para la Solución N° 1.

b) Desventajas:

- Las mismas que para la Solución N° 1.

- Aumenta la cantidad de personal para realizar las coordinaciones al estar los Comandos de Fuerzas separados.

- Pueden producirse demoras en la transmisión de las informaciones

para actualizar la situación táctica terrestre y aérea, lo que dificultará la coordinación y la identificación.

3°) Solución N° 3:

a) Ventajas:

- Cada componente desarrolla sus actividades en forma independiente con un mínimo de coordinaciones.

b) Desventajas:

- No hay una integración de los medios.

- No existen coordinaciones adecuadas.

- Se hace muy difícil la identificación y en algunos casos no se podrá realizar.

- Aumenta el riesgo de derribo de las aeronaves por las propias fuerzas.

- El control de los vuelos del E.A. en el espacio aéreo delimitado será deficiente.

- El E.A. deberá realizar control del espacio aéreo en esa zona al no implementarse una organizacion a dichos efectos por parte de la F.A.A.

- Dificulta la coordinación de los vuelos de la F.A.A., en dicha zona.

Análisis de las soluciones:

20. Si se analizan las tres posibles soluciones, con sus ventajas y desventajas, se observa lo siguiente:

1°) La Solución N° 3 es la que en cierta forma se practica actualmente. En realidad no constituye una solución, pero se la incluye para poder compararla con las otras dos. NO SATISFACE LAS NECESIDADES DE LA DEFENSA NI DEL CONTROL DEL TRANSITO AEREO.

2°) La Solución N° 2 es adecuada y permite establecer un sistema de defensa y de control del espacio aéreo en forma integral. Prevé los Comandos de fuerzas separados, lo que se dará en más de una oportunidad.

3°) La Solución N° 1 es la solucion ideal. Es una organización que se debe lograr para facilitar el trabajo conjunto. Evita la duplicación de esfuerzos y da una máxima coordinación.



-//-

Sugerencia:

21. Por todo lo expuesto anteriormente, se sugiere:

1°) Adoptar la Solución N° 2.

2°) Tratar de lograr la Solución N° 1.

Medidas a adoptar:

22. Se deben adoptar las siguientes medidas:

1°) Las necesarias para establecer un sistema de defensa y control del espacio aéreo con los radares del E.A. integrados al mismo.

2°) Intensificar el trabajo conjunto a fin de asesorar al E.A. en la utilización de sus medios aéreos (especialmente helicópteros), para lograr una dependencia operativa.

3°) Realizar una planificación conjunta para efectuar las previsiones necesarias de acuerdo con el despliegue de sus aeronaves.

4°) Redactar las normas que regularán el control del tránsito aéreo en las zonas consideradas y las coordinaciones que deben realizarse para efectivizar las mismas.

5°) Prever y adiestrar al personal en la cantidad necesaria, como para realizar las tareas de control del tránsito aéreo e identificación para la organización propuesta.

Consideraciones finales:

23. De no lograrse el control total del espacio aéreo de acuerdo con lo expuesto, no se podrán minimizar los riesgos de derribos de las propias aeronaves por las propias fuerzas.

24. El control del espacio aéreo es responsabilidad de la F.A.A. y no se puede delegar en el E.A., asignándole zonas de vuelo, bajo su control.

25. Se debe ejercer la responsabilidad de la F.A.A. sin dejar espacios vacíos, pues en ellos aparecen los avances de las otras Fuerzas. Estos avances se producen en muchos casos por políticas o intereses inadecuados de las otras Fuerzas, pero en muchos otros, por errores de acción o por omisiones de la F.A.A.

Mayor ALBERTO KAJIHARA
(E Air 2082)



ANEXO "ALFA"

F A S

C O A T

C I C

C O T

CCA

Centro Control
de Area

C I C

C C A

C C A

C C A

TURBIO

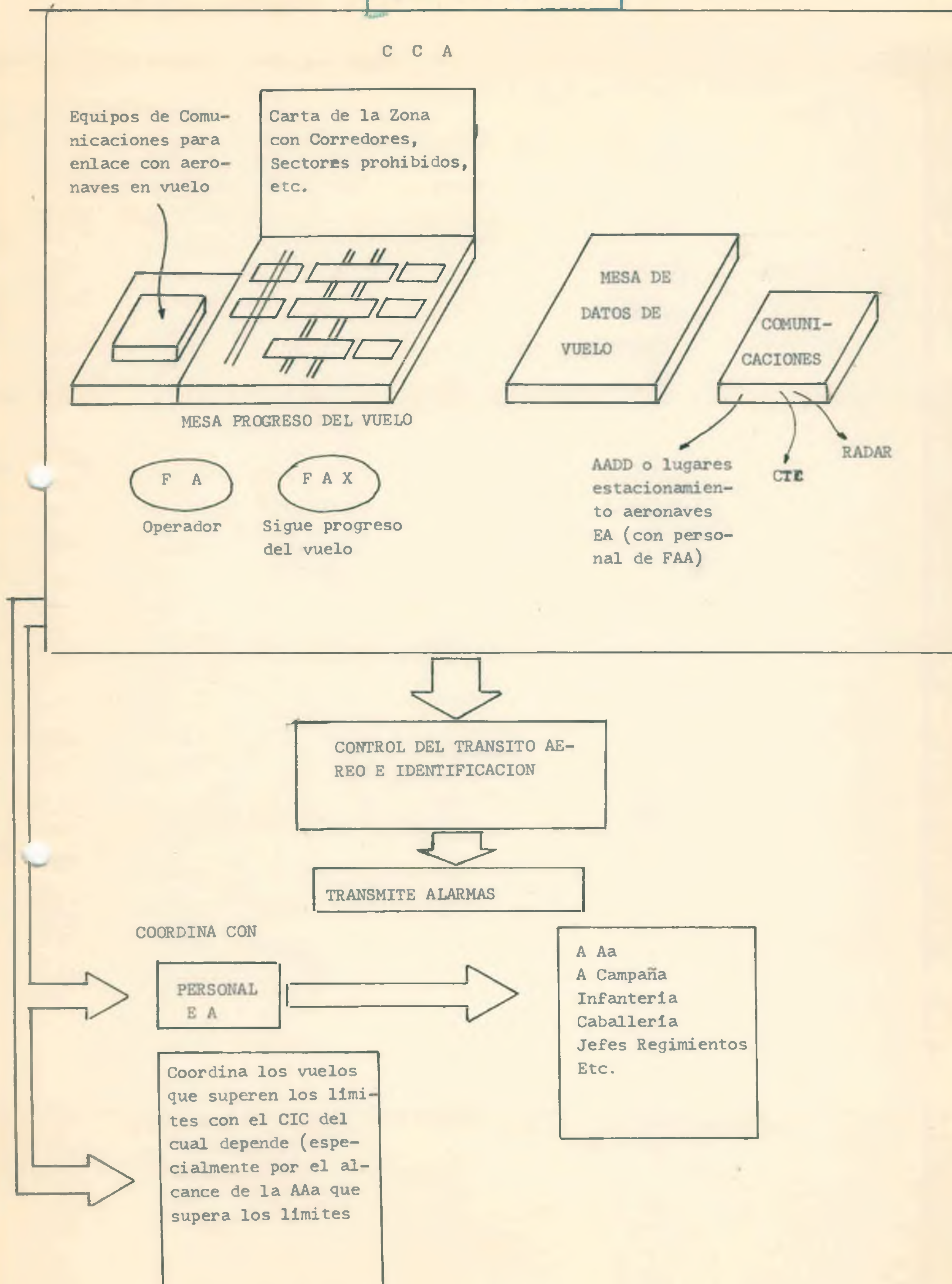
PTO
NATALE

E J E R C I T O

CIC GAL

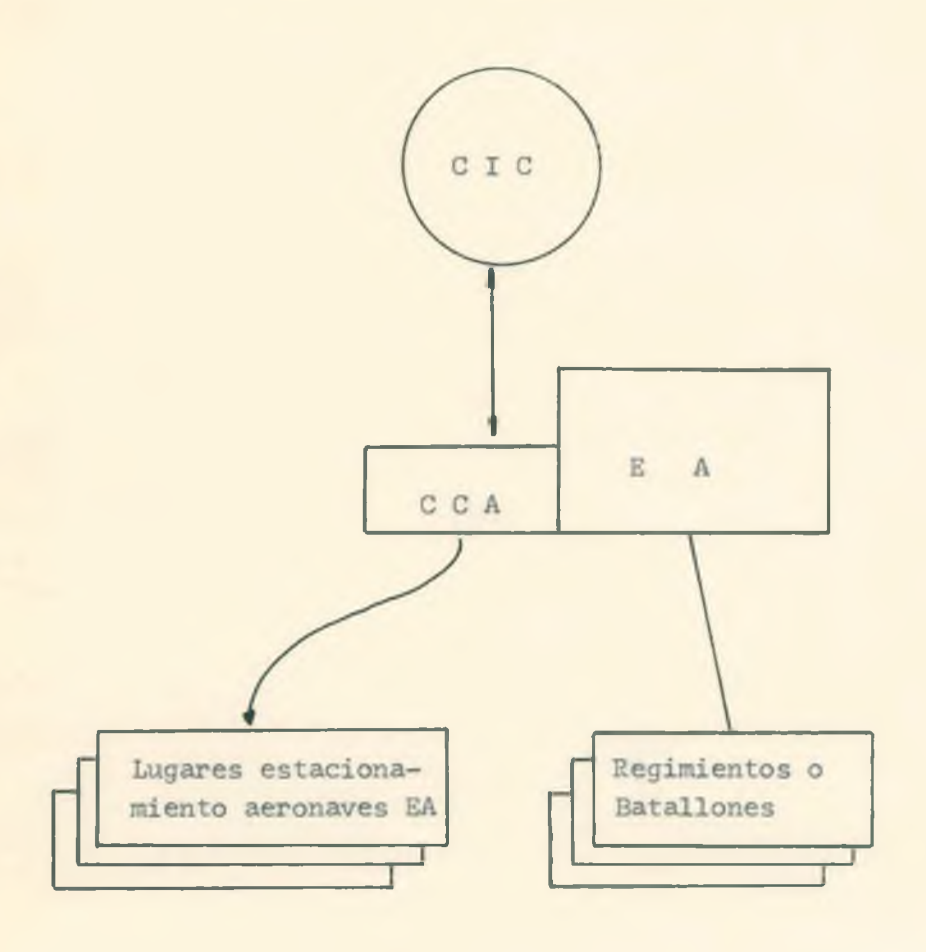
500 M de
Altura

Zona ocupada por los despliegues
Los límites laterales delimitan el área con mayor
volumen de tráfico aéreo.


C C A
Equipos de Comunicaciones para enlace con aeronaves en vuelo
Carta de la Zona con Corredores, Sectores prohibidos, etc.
MESA DE DATOS DE VUELO
COMUNICACIONES
MESA PROGRESO DEL VUELO
RADAR
CTE
AADD o lugares estacionamiento aeronaves EA (con personal de FAA)
F A
Operador
F A X
Sigue progreso del vuelo
CONTROL DEL TRANSITO AEREO E IDENTIFICACION
TRANSMITE ALARMAS
COORDINA CON
PERSONAL E A
A Aa
A Campaña
Infantería
Caballería
Jefes Regimientos
Etc.
Coordina los vuelos que superen los limites con el CIC del cual depende (especialmente por el alcance de la AAa que supera los limites

SECRETO

ESQUEMA DE COMUNICACIONES



SECRETO

NECESIDADES DE PERSONAL

- OPERADORES
- COMUNICACIONES
- MANTENIMIENTO
- MET
- OFICIALES A CARGO DEL CENTRO
- OPERADORES DESTACADOS EN LOS LUGARES DE CONCENTRACION DE AERONAVES O AADD

RADARES del Ej. Argentino en los TO

My Alberto Kajihara

C3/4E

ANEXO 128
Cta. Nº 562-9489-04-2
Medida: 21 x 29,7 cms.

FUERZA AEREA ARGENTINA

MEMORANDUM	PRODUCIDO POR:
Para información de:	Mayor D Alberto KAJIHARA
Jefe Sector Defensa Aérea "MALVINAS"	setiembre de 1982

Asunto: Radares del Ejército Argentino en los Teatros de Operaciones.

Propósito

1. El propósito del presente Memorándum es el de tratar la problemática que representa la presencia de los radares del Ejército (EA) en los Teatros de Operaciones y su necesaria integración al sistema de defensa de la Fuerza Aérea.

Hechos

2. Se consideran los siguientes hechos:

1ª) El Ejército Argentino posee radares bidimensionales con un alcance de 200 MN.

2º) En la actualidad no posee personal técnico - operativo adecuadamente capacitado en cantidad suficiente como para mantener y operar la totalidad de sus radares.

3º) Sus despliegues operativos ocupan una gran extensión de territorio.

4º) Necesitan lograr un cubrimiento radar efectivo sobre sus medios desplegados en los TTOO:

a) A gran altura (más de 20.000 pies).

b) A media altura (entre 7.000 y 20.000 pies).

c) A baja altura (debajo de 7.000 pies).

5º) Al tener medios para realizar detección, deben realizar identificación, pues se aumentan los riesgos de derribos de aeronaves propias, al tener una alerta temprana.

6º) El personal de Ejército que estuvo en el Puesto Comando de EA en "MLV" (sobre todo el personal de Operaciones), han visto la importancia y la mecánica de trabajo del CIC, y a no dudarlo, tratarán de desarrollar uno similar. (En el CIC MLV se logró una gran concentración de información, terrestre, naval y aérea).

7º) Algunos Oficiales de Ejército en el CIC MLV, trataron de evaluar las posibles amenazas aéreas (sín estar capacitados), para lograr su alarma en oportunidad. Esto se vió, cuando los mismos demoraron la transmisión de las alarmas rojas (ataque aéreo) dadas por el CIC, sin tener en cuenta la velocidad del atacante, la demora en la transmisión de las órdenes; (derivada ésta última de los limita

/./.

/./.

dos medios de comunicaciones con que contaban y la gran dispersión de su personal) y sin saber las tácticas de ataque del enemigo.

8º) No existe ninguna coordinación para la utilización de los medios de detección, ni para la transmisión de la información (transferencia de aeronaves radar - radar, transmisión de datos al CIC).

9º) Los radares del EA, fueron operados en su gran mayoría por personal de FAA en el reciente Conflicto, lo que les crea un compromiso ineludible (a los primeros), de operarlos adecuadamente a la brevedad.

10º) No cuentan con medios de comunicaciones adecuados como para ser integrados al Sistema de Defensa.

11º) Han visto la importancia y la efectividad de la Red Obserbadores del Aire (ROA), para completar el cubrimiento del radar. (Por otra parte figura en su doctrina para la Artillería Antiaérea).

Análisis de los hechos

3. Los hechos ennumerados en el párrafo anterior, merecen las siguientes consideraciones:

1º) En lo que se refiere a Ejército:

a) La capacidad de control del espacio aéreo por parte del Ejército Argentino es limitada por ser sus radares bidimensionales y por ser limitada su capacidad de análisis de la información. De lograr los mismos, radares tridimensionales, se llegará a una superposición de funciones y de responsabilidades, que deben ser delimitadas adecuadamente para evitar puntos de fricción y además para lograr un sistema de defensa integral.

b) En lo que hace a los aspectos cuantitativos y cualitativos de su personal, podemos prever en un futuro, un considerable y pregresivo aumento de los mismos. Por otra parte, al no tener una experiencia previa, la instrucción y el adiestramiento se realizará en forma distinta a la de Fuerza Aérea lo que traerá posteriores problemas de coordinación.

c) Al ocupar sus despliegues operativos grandes extensiones de terreno, con las limitaciones que impone el relieve al cubrimiento radar, necesitan una gran cantidad de medios de detección y comunicaciones para lograr una cobertura efectiva.

d) El problema de la identificación implica:

- Transmisión de una gran cantidad de información.

- Necesidad de centralizar la información y la identificación.

- Coordinaciones adecuadas.

- Equipos de comunicaciones adecuados para lograr la información en tiempo real.

- Conocimiento de todos los movimientos aéreos en su zona lo que trae aparejado una superposición de esfuerzos con la Fuerza Aérea.

/./.

/./.

e) La constitución de uno ó de varios CIC, ó la presencia de varios radares, crean ya un problema para la transmisión de la información en oportunidad, dentro de la misma Fuerza Aérea; sí a ésto agregamos radares y/o CIC del EA, el problema agravará sobre todo en los aspectos relativos a las coordinaciones a realizar, a la efectividad en el trabajo conjunto y a la compatibilización de los medios de comunicaciones (equipos y personal con un lenguaje común).

f) El despliegue de los medios de detección (radares) en los TTOO, la selección y compra de los medios de comunicaciones, el desarrollo de los CIC, se efectuará en forma anárquica y sin una experiencia previa que avale dichos procesos, lo que traerá aparejados grandes problemas de coordinación con nuestra Fuerza. Estos radares desplegados, actuarán:

- En forma aislada para satisfacer las necesidades del elemento que lo posea (limitación en medios de comunicaciones).

- Constituyendo un sistema propio de Ejército, para satisfacer sus necesidades, con sus limitaciones en comunicaciones.

- Constituyendo un sistema propio de Ejército, con un sistema de comunicaciones apropiado.

2º) En lo que se refiere a Fuerza Aérea:

a) La Fuerza Aérea, no asegura aún un adecuado control del espacio aéreo sobre el territorio nacional y aguas jurisdiccionales y ni siquiera en los posibles TTOO (cubrimiento radar, ROA y otros medios para tal fín). No se poseen aún la totalidad de los medios para lograrlo y con lo existente no se ha coordinado su utilización como un sistema, para poder satisfacer las necesidades:

- De Defensa.

- De Control Aerotáctico.

- De otras FFAA.

b) La futura y posible implementación del SICEA (Etapa I), solamente dará cubrimiento a la Zona Central del país.

c) La existencia de los radares de Ejército Argentino, es una realidad y no se ha encarado el problema que representan los mismos en forma conjunta a fín de coordinar la superposición de sus lóbulos, la compatibilización de las comunicaciones y fundamentalmente la estandarización de procedimientos y lenguaje para lograr un accionar efectivo.

d) No se posee aún un sistema de comunicaciones adecuado que satisfaga todas las necesidades de la Fuerza, en materia:

- De Defensa (información en tiempo real).

- Aerotáctica (control de las operaciones y guiado ofensivo).

e) No se cuenta con uan ROA efectiva en los TTOO, sobre todo en los sectores adyacentes al mar (con AADD próximos a la costa, TOS).

/./.

/./.

Soluciones

4. De todo lo expuesto anteriormente se extraen las siguientes soluciones:

1º) Que los radares sean de la Fuerza Aérea.

2º) Que los radares sigan siendo de Ejército.

5. Si los radares pasan a Fuerza Aérea, se observan una serie de ventajas y desventajas:

Ventajas

1º) Permite aumentar la capacidad de detección.

2º) Permite integrar todos los radares a un sistema.

3º) Permite realizar el control del espacio aéreo en forma centralizada.

4º) Evita puntos de fricción.

5º) Evita descoordinaciones.

6º) Evita la incompatibilidad de los medios de comunicaciones.

Desventajas

1º) Se incorporará material viejo.

2º) Problemas de mantenimiento.

3º) Problemas de personal.

4º) Problemas de repuestos.

6. Sí los radares se mantienen en Ejército:

Ventajas

1º) La responsabilidad en lo que hace a los aspectos técnicos, logísticos y operativos, será de dicha Fuerza.

Desventajas

1º) Pueden surgir puntos de fricción.

2º) Pueden adoptar emplazamientos inadecuados de los radares.

3º) Que los sistemas de comunicaciones que adopten sean incompatibles con los del Fuerza Aérea.

4º) Que no funcionen en forma efectiva en forma individual (radar), ni como sistema.

5º) Adopción de vocabulario y procedimientos diferentes al de nuestra Fuerza.

Conclusiones

7. A pesar de que sería más conveniente la primera solución, es evidente

/./.

que, lo más factible, es que Ejército, mantenga sus radares. Cuando se comprende la importancia de algo, se trata por todos los medios de lograrlo en forma APTA (naturaleza, integridad y oportunidad). Por ejemplo, al haber comprendido Ejército la importancia del apoyo de fuego, ahora exige la satisfacción de sus requerimientos en forma total y en oportunidad y sí la Fuerza Aérea lo hace parcialmente ó al menos ellos, así lo entienden, tratarán de obtener sus propios medios. Lo mismo ha ocurrido con sus necesidades de vigilancia y ya poseen sus radares.

Sugerencias

8. A pesar de que pareciera que la conclusión a la que se llega no necesita de tanto análisis, es conveniente el realizarlo para tener en cuenta una serie de aspectos, en que basar nuestro accionar ante éste problema.

9. Por todo lo anteriormente expuesto, se sugiere lo siguiente:

1º) La Fuerza Aérea, debe efectivizar a la brevedad, el "control del espacio aéreo sobre todo el Territorio Nacional y aguas jurisdiccionales". De no poder lograrse ésto, en forma inmediata y total, es imprescindible asegurarlo en forma adecuada, en todos los lugares y oportunidades, que sea necesario ó requiera, para efectivizar la presencia operativa de la Fuerza Aérea. Es necesario lograr esto, tomando la iniciativa, para no encontrarnos ante los consumados, como está sucediendo hasta el momento. Habría que aprovechar que el Ejército se encuentra en su momento de recuperación y de reorganización y tratando de extraer las conclusiones, de la experiencia lograda en el reciente Conflicto. Como ejemplo de ésto, se agrega como Anexo "ALFA", el informe producido por el suscripto con respecto a la coordinacion ARA - GAL.

2º) Debe efectuarse una planificación sobre la ubicación de los readares, realizando el sitio y evaluación de las posiciones, y realizando los trabajos de infraestructura necesarios para su funcionamiento teniendo en cuenta, la compatibilización de las exigencias de la defensa y del control ofensivo.

3º) Teniendo en cuenta la ubicación de nuestros radares para lograr una cobertura efectiva, se debe lograr que cuando Ejército realice algun despliegue, cuente con nuestros medios para realizar un trabajo conjunto y brindarle el control del espacio aéreo e incluso ataques de aviones, alarmas, etc, para darle más realidad al ejercicio.

4º) Sobre la base de nuestra distribución de radares ya planificada estudiar de acuerdo al despliegue de lastropas y medios de Ejército, la mejor ubicación de sus radares para compatibilizar los cubrimientos del sistema de defensa a integrarse y los roles de combate desarrollados. Todo esto debe estar preparado con anterioridad a cualquier despliegue de Ejército.

5º) Se debe lograr una delimitación de responsabilidades y funciones en forma concreta.

6º) Asegurarse de que su personal posea una adecuada especialización en materia de radares y si es posible logrqr una dependencia técnica, operativa y de adiestramiento de nuestra Fuerza, para obtener:

a) Un adecuado funcionamiento y rendimiento de los equipos.

b) Una adecuada operación de los mismos, que satisfaga nuestras necesidades.

/./

c) Una normalización de procedimientos y términos para lograr una comprensión mutua.

d) Una coordinación total que evite pérdidas de tiempo.

7º) lo expresado en inciso 6º evitará:

a) Que la dependencia sea del ARA.

b) Que evolucione en forma anárquica.

c) Que sus medios no funcionen adecuadamente.

d) Que sean utilizados en forma aisladas y sin posibilidades de un accionar coordinado.

8º) Organizar un sistema de comunicaciones que satisfaga nuestras necesidades y de los radares de Ejército para poder lograr la información en tiempo real y evitar los problemas técnicos que puedan surgir.

9º) Organizar una ROA, teniendo en cuenta lo expresado en el informe sobre el Sector de Defensa Aérea "MALVINAS".

10º) Compatibilizar todos los aspectos que hacen a la Defensa Aeroespacial Directa e Indirecta en su accionar dentro de un Teatro de Operaciones.

11º) Capacitar al personal de Fuerza Aérea en materia aerotáctica y lograr un equipo con unidad de criterio y conocimiento adecuados para que trabaje en todo lo que hace a la aerocooperación, para evitar "profesores" improvisados y no actualizados, que en muchos casos exponen conceptos propios, no doctrinarios.

12º) Aumentar el trabajo (Teórico - práctico) conjunto pero no en operativos exclusivamente sino en un constante intercambio de información y de mejoramiento de la organización y de las coordinaciones.

13º) Lograr, en definitiva un accionar que sea realmente conjunto, coordinado hasta sus últimos detalles, unificando detalles primero dentro de la Fuerza Aérea y luego extendiéndolo al marco conjunto.

Anexo "ALFA"

COORDINACION A.R.A. / G.A.L.

1. En vista de los antecedentes que obran en los expedientes 19/81 letra COOP-PKJ (A.R.A.); expediante del 10 de julio de 1981, del C.O.A. y expediente Nº 32/81 letra COOP-OF 9 (A.R.A.), resulta conveniente resaltar los siguientes aspectos:

1º) La intención de la Armada de controlar el espacio aéreo en el Area Naval Estratégica Austral (A.N.E.A.). Esta intención se manifiesta en los siguientes aspectos:

a) Expediente Nº 19/81 letra COOP-PKJ, en el que se con considera a la Fuerza Aérea como exclusivamente estratégica y no se le hacen previsiones sobre requerimiento de Apoyo Aéreo Directo ni Interdicción.

b) Organización y equipamiento de un centro de control en la base Aeronaval "RIO GRANDE", con medios de comunicaciones, meteorológicos y un radar de control de tránsito aéreo, con un alcance de sesenta (60) millas náuticas, que les permite una cobertura de casi toda la isla (territorio argentino).

c) Intención de dotar, en el futuro a la base aeronaval con un radar de características similares al AN/TPS-43.

d) La operación en la isla con un escuadrón aéreo con la denominación de "Grupo Aeronaval Insular".

2º) Las disposiciones emitidas por el Comando de Operaciones Aéreas (10 jul 81), reafirman la doctrina sustentada por la Fuerza Aérea en materia de aerocooperación en operaciones reales, pero que no son de total aplicación en época de paz, en el adiestramiento normal, por lo siguiente:

a) No se establecen espácios aéreos reservados para la operación de las Fuerzas Armadas.

b) No se establecen los corredores para las operaciones aéreas de transporte (C.A.D.).

- // -

c) No se transmite la información al C.I.C., de vuelos con fines ofensivos o de exploración, de las Fuerzas Armadas.

2. Por otra parte, no se cuenta con cubrimiento de radar, adecuado, en la zona de las islas de Tierra del Fuego.

3. Lo citado en párrafos 1 y 2 trae como consecuencia:

1º) Al no hacerse previsiones de apoyo aéreo directo ni de interdicción, no se tocan los aspectos que hacen a la aerocooperación, circunscribiéndose el problema a las coordinaciones para el control del tránsito aéreo, comunicaciones, uso de aeródromos, etc..

2º) Al no conterse con un adecuado cubrimiento de radar de GAL sobre la isla y al no haber una presencia operativa de la Fuerza Aérea, en la misma, hace que la Base Aeronaval, en la práctica, realice el control de todos los vuelos que se realicen dentro del alcance de su radar.

3º) En la práctica se da lugar, a que la Armada, desarrolle su propio sistema de control aerotáctico (S.C.A.T.), que que le permite coordinar en unpié de igualdad.

4. De las reuniones de coordinación realizadas hasta el presente, surge lo siguiente que avala lo expresado en párrafo 3:

1º) Hay una propuesta de modificación del sistema grillado, para la ubicación de objetivos, previsto en el M.A.P. 6 ("da Parte).

2º) Se han efectuado coordinaciones y prácticas para la transmisión de planes de vuelo desde el C.I.C.. a la Central de Operaciones de Combate (C.O.C.), en Río Grande.

3º) Falta unificar los mensajes abreviados, habiéndose intercambiado entre ámbas Fuerzas los formularios de Ordenes Fragmentarias (F.A.A.) y M.E.S.E.J. (A.R.A.).

4º) Se han intercambiadoindicativos, frecuencias, códigos de

I.F.F. para operar con el radar GRA.

5. Por lo expuesto anteriormente, el suscripto sugiere lo siguiente:

1°) Se realice una coordinación y compatibilización con la Armada en el aspecto doctrinario y en lo que se refiere especialmente al Reglamento de Operaciones Aéreas Tácticas, por cuanto todo lo que se coordine a nivel GRA-GAL, implica en muchos casos la modificación de lo establecido y la aceptación de aspectos que viabilizan lo expuesto por la Armada en su expediente 19/81 letra CCOP-PKJ.

2°) Designar dos o tres oficiales que realicen todas las coordinaciones que sean necesarias, para mantener una unidad de criterio.

3°) Emitir una directiva concreta sobre los alcances de las coordinaciones.

4°) Efectivizar el control del espacio aéreo sobre la isla de Tierra del Fuego y aguas Jurisdiccionales, aunque sea en forma periódica.

5°) Efectivizar la presencia de la Fuerza Aérea en la isla.

6. De no considerarse estos aspectos, es opinión del suscripto que se continuará coordinando para respaldar la intención de la Armada.

C3/4F

COMUNICADOS DEL CTE DEL TO MLV

ARGENTINE REPUBLIC

MALVINAS OPERATION THEATRE COMMAND

COMMUNIQUE N° 1

The Commander of the MALVINAS OPERATION THEATRE, performing his duties as ordered by the Argentine Government, materialises here tofore the historic continuity of Argentine sovereignty over the Islas Malvinas.

At this highly important momentofor all of us, it is my pleasure to greet the people of the Malvinas and exhort you to cooperate with the new authorities by complying with all of the instructions that will be given through oral and written communiques, in order to facilitate the normal life of the entire population.

ISLAS MALVINAS, 02 ABR 1982

OSVALDO JORGE GARCIA
General de División
Comandante del Teatro de Operaciones
MALVINAS

COPY

ESTEBAN ALBERTO SOLIS
Coronel
Jefe Departamento Asuntos Civiles
Cdo. TOM

ARGENTINE REPUBLIC

MALVINAS OPERATION THEATRE COMMAND

COMMUNIQUE Nº 2

RELIEF OF AUTHORITIES

As of now, the colonial and military authorities of the British Government are effectively relieved of their charges, and shall be sent back to their country today, with their families and personal effects.

Furthermore, it is hereby made known that General of Division OSVALDO JORGE GARCIA, on behalf of the Argentine Government, is taking power of the Government of the Islas MALVINAS, GEORGIAS del SUR, and SANDWICH del SUR.

ISLAS MALVINAS, 02 ABR 1982

OSVALDO JORGE GARCIA
General de División
Comandante del Teatro de Operaciones
MALVINAS

COPY

ESTEBAN ALBERTO SOLIS
Coronel
Jefe Departamento Asuntos Civiles
Cdo. TOM

ARGENTINE REPUBLIC

MALVINAS OPERATION THEATRE COMMAND

COMMUNIQUE Nº 3

INSTRUCTIONS FOR THE POPULATION

As a consequence of all the necessary actions taken, and in order to ensure the safety of the population, all people are to remain at their homes until further notice. New instructions will be issued.

The population must bear in mind that, in order to ensure the fulfillment of these instructions, military troops shall arrest all people found outside their homes.

To avoid inconveniences and personal misfortunes, people are to abide by the following:

1. Should some serious problem arise and people wish to make it known to the military authorities, a white piece of cloth is to be placed outside the door. Military patrols will visit the house so as to be informed and provide a solution.
2. All Schools, Shops, Stores, Banks, Pubs and Clubs are to remain closed until further notice.
3. All infringements shall be treated according to what is stated in EDICT Nº 1.
4. All further instructions shall be released through the local broadcasting station which shall remain in permanent operation.

ISLAS MALVINAS, 02 ABR 1982

OSVALDO JORGE GARCIA
General de División
Comandante del Teatro de Operaciones
MALVINAS

COPY

ESTEBAN [illegible] SOLIS
Coronel
Jefe Departamento Asuntos Civiles
Cdo. TO.

ARGENTINE REPUBLIC

MALVINAS OPERATION THEATRE COMMAND

COMMUNIQUE Nº 4

GUARANTEES

The Governor of the Islas MALVINAS, GEORGIAS del SUR, and SANDWICH del SUR, General of Division OSVALDO JORGE GARCIA, notifies the population that:

- Faithfully upholding the principles stated in the National Constitution, and in accordance with the customs and traditions of the Argentine people, he guarantees:

  1. The continuity of the way of life of the people of the Islands.
  2. Freedom of worship.
  3. Respect for private property.
  4. Freedom of labour.
  5. Freedom to enter, leave or remain on the Islands.
  6. Improvement of the population's standard of living.
  7. Normal supply situation.
  8. Health assistance.
  9. Normal functioning of essential public services.

Furthermore, the population is exhorted to continue normally with their activities, as of the moment in which this will be stated, with the support of the Argentine Government, in an atmosphere of peace, order, and harmony.

ISLAS MALVINAS, 02 ABR 1982

OSVALDO JORGE GARCIA
General de División
Gobernador de las Islas
MALVINAS, GEORGIAS del SUR y
SANDWICH del SUR

COPY

ESTEBAN ALBERTO SOLIS
Coronel
Jefe Departamento Asuntos Civiles
Cdo. TOM

REPUBLICA ARGENTINA

COMANDO DEL TEATRO DE OPERACIONES

MALVINAS

COMUNICADO Nº 1

El Comandante del Teatro de Operaciones MALVINAS, en el ejercicio de las facultades ordenadas por el Gobierno Argentino, materializa a partir del día de la fecha la continuidad histórica de la soberanía argentina en las Islas MALVINAS, GEORGIAS DEL SUR y SANDWICH DEL SUR.

En este momento tan trascendente para todos los argentinos, me complazco en saludar a la población malvinense y exhortarlos a colaborar con las nuevas autoridades, cumpliendo las indicaciones que recibirán a través de comunicados orales y escritos, a fin de facilitar el normal desenvolvimiento de la población.

ISLAS MALVINAS, 02 ABR 1982

OSVALDO JORGE GARCIA
General de División
Comandante del Teatro de Operaciones
MALVINAS

ES COPIA

ESTEBAN ALBERTO SOLIS
Coronel
Jefe Departamento Asuntos Civiles
Cdo. TOM

REPUBLICA ARGENTINA

COMANDO DEL TEATRO DE OPERACIONES

MALVINAS

COMUNICADO Nº 2

CAMBIO DE AUTORIDADES

Las autoridades coloniales y militares del Gobierno Británico, cesan de hecho en sus funciones a partir de este momento y serán enviados de regreso a su país en el día de la fecha, con sus respectivas familias y efectos personales.

Asimismo, se comunica que se hace cargo del Gobierno de las Islas MALVINAS, GEORGIAS del SUR y SANDWICH del SUR en representación del Gobierno Argentino, el General de División OSVALDO JORGE GARCIA.

ISLAS MALVINAS, 02 ABR 1982

OSVALDO JORGE GARCIA
General de División
Comandante del Teatro de Operaciones
MALVINAS

ES COPIA

ESTEBAN ALBERTO [illegible]
Coronel
Jefe Departamento Asuntos Civiles
Cdo. TOM

REPUBLICA ARGENTINA

COMANDO DEL TEATRO DE OPERACIONES MALVINAS

COMUNICADO Nº 3

INSTRUCCIONES PARA LA POBLACION

Como consecuencia de las acciones necesarias para consolidar el control logrado en la población, la misma deberá permanecer en sus domicilios hasta nuevo aviso. Oportunamente se emitirán nuevas instrucciones.

Se advierte a la población que los efectivos militares detendrán a toda persona que se encuentre fuera de su domicilio durante la vigencia de estas instrucciones.

A fin de evitar inconvenientes y desgracias personales, se tendrá en cuenta lo siguiente:

1. Cuando se desee poner en conocimiento de las autoridades militares algún inconveniente grave, se deberá colocar en el lado exterior de la puerta de la casa un paño blanco que sea bien visible. Las patrullas militares visitarán los domicilios para informarse y brindar soluciones.
2. Deberán permanecer cerrados hasta nuevo aviso, las Escuelas, Comercios, Bancos, Bares y Clubes.
3. Ante cualquier infracción le serán aplicadas las disposiciones contenidas en el BANDO Nº 1.
4. Toda nueva instrucción será propalada por la radio local, la que funcionará en forma permanente.

ISLAS MALVINAS, 02 ABR 1982

OSVALDO JORGE GARCIA
General de División
Comandante del Teatro de Operaciones
MALVINAS

ES COPIA [signature]

REPUBLICA ARGENTINA

COMANDO DEL TEATRO DE OPERACIONES

MALVINAS

EL COMANDANTE DEL TEATRO DE OPERACIONES MALVINAS, ORDENA CON FUERZA DE BANDO LO SIGUIENTE:

BANDO Nro 1

1. El que perturbare el normal desenvolvimiento en la prestación y funcionamiento de un servicio público, será sancionado hasta con sesenta (60) días de arresto.

2. El que desobedeciere la orden de permanecer en su domicilio cuando las autoridades militares así se lo indiquen, será sancionado hasta con quince (15) días de arresto.

3. El que encontrándose en estado de alcoholización, causare alteración del orden público u hostilizara a las autoridades militares, será sancionado con siete (7) días de arresto.

4. El que exteriorice actos o gestos desconsiderados dirigidos a los efectivos militares, será sancionado con treinta (30) días de arrestos.

5. El que se conduzca irreverentemente ante los símbolos patrios, será sancionado con sesenta (60) días de arresto.

6. El que incurriere en actitudes que perturben la normal convivencia, el orden y la tranquilidad pública, será sancionado con hasta ciento ochenta (180) días de arresto.

7. El que sin causa justificada, provea información inexacta sobre hechos o actitudes atribuibles al personal militar, que desprestigien su imagen o causen alarma infundada a terceros, será sancionado con sesenta (60) días de arresto.

8. Las autoridades militares que constaten la consumación de las faltas precedentemente consignadas, procederán a la detención del o los responsables, a quienes remitirán a la Comisaría respectiva, acompañado del respectivo parte circunstanciado, informando de ello

///...



...//

8. Comando. El suscripto meritusrá el monto de la sanción a imponer, haciendo las comunicaciones respectivas.

9. En caso de reincidencia a cualquiera de las infracciones del presente Bando, las sanciones impuestas en las mismas se duplicarán en cada caso.

Si los infractores fuesen menores de dieciocho (18) años, se requerirá la presencia de los padres en la sede policial a fin de reconvenirlos convenientemente, eximiéndolos de toda detención

10. El que incurriere en actos o hechos, cuyas conductas se encuéntren previstas en el Código Penal de la Nación Argentina, se les aplicará las disposiciones pertinentes del mismo.

ISLAS MALVINAS, 02 ABR 1982

OSVALDO JORGE GARCIA
General de División
Comandante del Teatro de Operaciones
MALVINAS

7

ES COPIA

NESTOR ALBERTO SOLIS
Coronel
Jefe Departamento Asuntos Civiles
Cdo. TOM

ARGENTINE REPUBLIC

MALVINAS OPERATION THEATRE

COMMAND

THE COMMANDER OF THE MALVINAS OPERATION THEATRE, ORDERS THE FOLLOWING EDICT:

EDICT Nº 1

1. All those people who upset the normal development and functioning of a public service, will be punished with sixty (60) days of arrest.

2. All those people who disobey the order of keeping indoors when Military Authorities indicate it, will be punished with arrest up to fifteen (15) days.

3. All those people who upset the public order or hostilize Military Authorities being alcoholized, will be punished with seven (7) days of arrest.

4. All those people who act or show inconsiderate expressions to military troops, will be punished with thirty (30) days of arrest.

5. All those people who show disconsideration with national symbols, will be punished with sixty (60) days of arrest.

6. All those people who disturb the normal coexistance, public order and calm, will be punished with up to a hundred and eighty (180) days of arrest.

7. All those people who whitout any justified cause provide false information about military personnel which discredit the public appearance or cause infounded alarms among the inhabitants, will be punished with sixty (60) days of arrest.

8. The Military Authorities who proove the consumation of the preceeding faults, will arrest the responsible who will be taken to the police station, accompained with the respective inform, acknowledging of that via Command who will decide the amount of days that will be imposed as punishment, making the respective comunication.

9. In case of reincidences on any of the faults mentioned in this edict, punishments will be doubled in each case.
If the infringements would be commited by people under eighteen (18) the parents will be required at the police station, to reprimand them, conviniently, leaving them free of any kind of arrest.

10. All those people who commit any act or fact considered by the Argentine Code of Law as out of it, will be punished according to it.

ISLAS MALVINAS, 02 ABR 1982

OSVALDO JORGE GARCIA
General de Division
Comandante del Teatro de Operaciones
MALVINAS

COPY

ESTEBAN ALBERTO SOLIS
Coronel
Jef. Departamento de Asuntos Civiles
Cdo. TOM

C3/4G

A-4

MATERIAL

INFORME DEL DEPARTAMENTO MATERIAL A4 DEL ESTADO MAYOR DEL COMPONENTE AEREO MALVINAS

1. El Departamento Material A-4 del Componente Aéreo Malvinas realizó durante el período que abarca el presente informe todas las actividades logísticas propias del ámbito operacional.

2. Este informe se complementa con el realizado por las dos Bases Aéreas (CONDOR)(AD. MALVINAS) a las cuales desde el punto de vista estrictamente logístico, el Estado Mayor del componente les coordinaba la provisión de sus requerimientos.

FASE I PREOPERACIONES PERIODO 2-ABR-82/30-ABR-82

3. El escaso tiempo del que dispuso el Estado Mayor antes del día 2/ABR y del conocimiento del tiempo real que durarían las operaciones, (según el Plan de Operaciones Soberania, preveía el repliegue para el 15-ABR-82) hizo que las previsiones iniciales realizadas se ajustaron a lo estrictamente necesario para ese corto período.

4. El cambio de situación con el transcurso de los días implicó que en función de como se fue implementando la Base AD. MALVINAS se debio realizar un planeamiento inmediato para satisfacer las necesidades que día a día fueron surgiendo.

5. Al mismo tiempo se realizaba la planificación para la futura instalación de una nueva Base de Despliegue (BAM CONDOR).

6. Debe dejarse asentado que durante este período no se presentaron problemas técnicos de significativa trascendencia, salvo el 14 de Abril de 1982 que se accidenta en la pista de Puerto Argentino el F-28 TC53, con la rotura del tren de nariz y deformaciones en la proa del avión, se inician reparaciones de inmediato, con fecha 21 de Abril de 1982 se repliega al Continente la aeronave accidentada.

COMBUSTIBLE AERONAUTICO

7. Con la llegada de la dotación de aviones y helicópteros de Fuerza Aérea y siendo la existencia de combustible en la Isla insuficiente para el tipo de operaciones que se preveian, se realizaron los requerimientos para el envio de combustible desde el Continente. Como medida preventiva se comenzó a alijar de cada C 130 que arribara al AD. MALVINAS entre 3.500 y 4.000 Lts de combustible JP1.

8. La situación se agrava con la llegada del material Aéreo de la Fuerza Ejercito.

9. No tiene la Fuerza Ejercito el concepto claro de quien, como, cuando y donde se administra el combustible aeronáutico.

10. Lo expresado anteriormente se desprende de los innumerables problemas surgidos como consecuencia de que dicha Fuerza destacó una cantidad de helicópteros a las Islas sin haber realizado ni las coordinaciones ni las previsiones del combustible que estimaron necesarios.

11. Con la llegada del buque Río Salado con el combustible JP1 se logro paliar la situación accediendose al requerimiento de la Fuerza Ejercito de proveerle el combustible en tambores y un equipo de carga FRAM para que esa Fuerza administrara y dosificara su propia carga.

ABASTECIMIENTO VIA MARITIMA

12. El envio de combustible via marítima 600 tambores de 200 Kgs. en el buque Río Salado y posteriormente 2.500 tambores en el buque Río Carcarañá trajo aparejado problemas logístico que deben plantearse en esta oportunidad para que como experiencia no se repita.

13. Antes de realizar cualquier envio via maritima deben conocerse profundamente cuales son las capacidades de infraestructura del puerto de destino.

14. Deben conocerse si el buque que traslada la carga puede por su calado entrar al puerto.

15. Debe conocerse cuales son las dimenciones de playa de maniobras que dispone la dársena (En el caso de Puerto Argentino se dispone de un muelle de 50 m. por 6 m. con un acceso de 30 m por 6 m., de madera).

16. Deben discriminarse perfectamente las cargas por bodegas para cada Fuerza actuante en el teatro de operaciones.

17. En ninguno de los envios estos conceptos fueron tomados en cuenta y como consecuencia:

   1°) Se debio alijar el buque Río Salado al Isla de los Estados, y una vez en puerto éste, proceder a descargar los 600 tambores en "forma manual con soldados", si se toma en cuenta que cada tambor pesa aproximadamente 230 Kgs. se debio manejar 138.000 Kgs de carga sin ningun tipo de medios.

   2°) Mientras se realizó el movimiento de esta carga, las otras dos Fuerzas Ejercito y Armada presionaban por bajar las suyas, tarea improba dado que el espacio en la dársena era insuficiente para las maniobras de los camiones.

18. No solo el combustible enviado via marítima ocacionó sus problemas, en general la carga enviada causó problemas logísticos que por la situación imperante engendraban otros;
Ejemplo:

   1°) En el buque Río Salado se enviaron dos autoelevadores, una de

./

1.500 Kgs y otra de 3.000 Kgs. Al descargarse,ambas en Puerto Argentino se pudo comprobar que no tenian baterias, combustible, alternador, luces, etc puede decirse que constituian el último rezago de un cargo contable. Una de ellas (la de 3.000 Kgs.) no pudo ser puesta en servicio en el resto de la campaña.

Ejemplo

2°) En el mismo buque se envió una autobomba de penetración DODGE 200. Descargada la misma se pudo comprobar que se encontraba en un estado general bueno, perfectamente cerrada pero nadie conocia quien poseía las llaves de dicho vehículo. Para poder utilizarlo se debio romper un vidrio y realizar un puente en el sistema de arranque, en esas condiciones operó dicho vehículo durante la campaña.

TANQUES PILLOW Y TRANSVASADORAS

19. Se recibió en Puerto Argentino un tanque Pillow de 95.000 Lts. con su correspondiente transvasadora provenientes de la III Brigada Aérea, en el momento de su utilización se comprobó que el módulo de bombeo estaba totalmente fuera de servicio, como así tambien estaba imcompleto en sus componentes siendo necesario enviarlo a Comodoro Rivadavia y luego a los Talleres de YPF para su reparación.

20. Se sugiere que todo material que se guarde en depósitos para ser utilizados en despliegues sea comprobado su funcionamiento en forma periódica, como así tambien controlar la existencia de los diferentes componentes.

ABASTECIMIENTO VIA AEREA

21. En esta 1°Fase el traslado de efectos via aérea fue realizado en forma diaria y sin interrupciones (ver Anexo

COMBUSTIBLE TERRESTRE

22. Todo el combustible terrestre fue centralizado por C.O.L. (Centro de Operaciones Logísticas) de la Fuerza Ejercito quien a requerimiento de los Departamentos Material de cada Fuerza realizaba la provisión del mismo. En general el almacenamiento realizado por el componente aéreo de combustible de aviación (nafta 80/87) permitio que tanto la A. Ae. como la dotación de vehículos nafteros no tuvieron inconvenientes durante toda la campaña.

23. Si bien el C.O.L. intentó centralizar el tema combustible el personal de YPF con su material (Planta YPF en Puerto Argentino, 2 abastecedores de 8.000 Lts.y 1 camión tanque de 5.000 Lts.) quedo bajo control operacional de Fuerza Aérea.

24. Debe hacerse notar el espiritu puesto de manifiesto por este personal civil quienes en todo momento presto su colaboración total para el cumplimiento de sus tareas.

25. Los abastecimientos requeridos para la BAM CONDOR comienzan a arribar siendo almacenados y clasificados en forma separada para comenzar su traslado al nuevo destino via helicóptero CH-47.

26. El Estado Mayor y el Comandante de componente se trasladan a la ciudad para conformar un Comando Conjunto en STANLEY HOUSE.

27. A fines de Abril se decide vaciar completamente la Planta de combustible del aeropuerto y trasladar los abastecedores a la Ciudad ya que al no estar las aeronaves IA-58 en el AD. no habia razón para mantener estos vehículos expuestos a un probable ataque.

28. Durante todo este mes de Abril se procede a distribuir y almacenar todos los efectos de abastecimiento que en funcion de los requerimientos realizados son enviados desde el Continente.

29. Se localiza en la Ciudad un almacen de construcción de ladrillo y piedra que se adecua a las necesidades de Fuerza Aérea comenzandose el traslado de víveres y efectos de vestuario al mismo depósito.

DOTACION AERONAVES

30. El componente aéreo MALVINA recibió en diferentes envios las siguientes cantidades de aviones y helicópteros:

2 Helicópteros BELL 212
2 Helicópteros CH-47 CHINOOK
21 Aviones IA-58 PUCARA

31. El día 29 de Abril se redespliegan a la BAM CONDOR c/u 12 IA-58 con todo el material de apoyo y el escalon técnico correspondiente.

32. El día 30 de Abril se accidenta en la pista del AD. Puerto Argentino un IA-58 por rotura del tren de nariz en la carrera de aterrizaje, la aeronave es sacada de la pista y colocada en una zona apropiada de dispersión con el fin de iniciar los trabajos de reparación necesarios.

VEHICULOS

33. La dotación de vehículos enviados a la Isla salvo los Jeep VW que eran nuevos, presentaban un estado general de mantenimiento, de bueno para regular, las baterias no habian sido revisadas y presentaban signos de envejecimiento, se hizo necesario recambiar varias, los camiones MB, con problemas de embriague y de bombas inyectoras.

34. Se sugiere que así como los Grupos Técnicos tienen preparado para su material aéreo que despliega, bienes de rotación de recambio, los servicios de transporte posean tambien accesorios y aquellos repuestos mas utilizados, almacenados en forma tal de desplegar junto con los vehículos al cual pertenece.

35. Fue necesario implementar en Puerto Argentino un taller de reparación y un servicio de gomeria ya que estos servicio no existen en la Isla para este tipo de vehículos.

36. Se considera necesario incluir en el Plan de Operaciones Anexo Material - Servicio, las capacidades disponibles en el Teatro Operaciones referente al servicio de transporte y secciones asociadas.

37. Deben tenerse en cuenta las condiciones del terreno del Teatro Operaciones para determinar el o los tipos de vehículos mas aptos.

38. En general el tipo de terreno de las Islas no es apto para el desplazamiento de vehículos de gran tonelaje fuera de los pocos caminos consolidados existentes.

FASE II 01-MAY-82/14-JUN-82

39. Durante esta segunda fase se continuó con el aprovisionamiento de víveres, elementos de Intendencia y material que en función de los distintos requerimientos que se fueron realizando, se fueron recibiendo del Continente.

40. Esta Fase para el Departamento Material del Estado Mayor se caracterizó por la cantidad de requerimientos inmediatos que surgieron como consecuencia de los distintos ataques que se recibian los cuales dañaban material que debía ser requeridos de inmediato al Continente a fin de ponerlos en condiciones de seguir operando.

41. Se autorizó desde el Estado Mayor, la utilización de coheteras LAU 60 para la construcción de lanzadores fijos de cohetes FAR 2,75 como así tambien, el desmontaje de cañones de 20 mm. de aviones inutilizados para instalarlos en forma fija para defensa de instalaciones en el AD. MALVINA y la BAM CONDOR.

42. Se colaboró con A2 ICIA en el requerimiento del material lanzado por el enemigo a fin de la determinación del tipo de bombas-cohetes, etc.

43. Durante este período se procede al recambio de un motor del helicóptero H-93, recibiendose del Continente un motor para esta tarea.

44. La falta de elementos de izado para levantar el motor hizo esta tarea mucho mas larga de lo que normalmente lleva realizarla.

45. La misma falta de elementos adecuados para mover el contenedor con el motor f/s, hizo que el mismo no se pudiera llevar al AD. MALVINA para su envio al Continente.

46. Debe preveerse en el escalon técnico del material aéreo CH-47 un aparejo desarmable que pueda ser llevado en la misma aeronave cuando despliega a fin de posibilitar el izado de motores y otros componentes que puedan ser necesarios cambiar en un Teatro Operaciones.

47. Con la llegada de los frios mas intensos el comportamiento de los vehículos se tornó mas difícil, las calles con hielo, las cubiertas no aptas, las baterias envejecidas, traian cono consecuencia que muchos días no se pudiera operar con los vehículos en el traslado de víveres, personal o material.

48. Asimismo debe preveerse; que cuando se destaca un contingente de personal numeroso como en este caso, donde se hace necesario trasladar personal diariamente entre diferentes puntos, debe destacarse un servicio de transporte acorde a la cantidad de personal a desplazar con los vehículos aptos para realizar estas tareas.

49. A fin de cubrir estas necesidades surgidas se debio recurrir al encautamiento de vehículos civiles tarea que se hacia por intermedio de la gobernación.

50. Durante esta Fase se perdieron los vehículos que fueron enviados en el buque Carcaraña por las causas expuestas en la Fase I.

51. Se recibieron 100.000 Lts. de combustible JP1 a granel que fue trasladado por el buque Bahía Paraiso, junto con comestibles.

52. Para descargar este combustible se hizo necesario alijar el buque en la bahía a tambores de 4.500 Lts, transferir estos a un buque de menc porte, de allí a Puerto, de allí a la Planta YPF, transvasar de los tanques de 4.500 Lts a tambores a 200 Lts. a fin de liberar los de 4.500 Lts para iniciar nuevamente el ciclo.

53. El problema de combustible (abastecimiento y suministro) fue una constante permanente durante las operaciones. Se insiste en que este rubro debe estudiarse con detenimiento fijando pautas y normas a fin de eliminar la improvisación, y adquirir todos aquellos medios que hagan el problema de mas simple solución.

54. De la observación de la Fuerza enemigas se pudo apreciar que el combustible JP1 se traia a las Islas en ROLLING TANKS es ingado en helicópteros. La carga de helicópteros se hacia con bombas manuales de alto rendimiento, dado que el tiempo de transvase era muy corto. De estos ROLLING las tropas Inglesas poseian gran cantidad diseminados en el terreno en diferentes puntos de reabastecimiento.

FASE III 15-JUN-82/15-JUL-82

55. Este período en que el suscripto estuvo prisionero del gobierno Británico pueden dividirse en dos períodos: Hasta el 30 de Junio, en que estuvo alojado en el Frigorífico San Carlos y del 1 al 15 de Julio en que estuvo detenido en el buque St. EDMOND.

56. Durante este 1°período, de la observación y de las conversaciones que se mantuvo con el personal Inglés se pudo averiguar lo siguiente:

57. En Puerto San Carlos se estableció un depósito de abastecimiento de 3° nivel, en dos contenedores refrigerados tenian un sistema de computación que les permitía ante un requerimiento determinar:

a) Si ese efecto estaba embarcado.

b) En caso afirmativo, en que buque, bodega y ubicación

c) Por la posición del buque cuantos días se demoraba su provisión

58. Por otro lado al finalizar el 15°día se había evacuado de San Carlos todo el material existente distribuyendolo en depósitos de 2°y 1° nivel diseminados en la Isla.

59. Se pudo averiguar que el soldado ingles lleva en su mochila racionamiento para 48 Hrs. de combate, y a regreso del frente se reabastece de aquellos elementos que haya consumido.

60. Si el soldado permanece mas de 48 Hrs, fuera de su base de destino, el sistema logístico debe preveerle su racionamiento en el lugar en que se encuentra en el Teatro Operaciones.

61. Se pudo observar asimismo que las raciones en combate no son individuales sino para cada grupo de 10 hombres. La caja de la ración tiene el doble de altura de la Fuerza Aérea siendo en el resto de las dimenciones iguales, considerandose como ventaja su facilidad de transporte (con cinco cajas se alimentan 50 hombres, para Fuerza Aérea se necesitan 50 cajas con todas las servidumbres que acarrea distribuirla).

62. Todos los comestibles que contiene la caja de ración son enlatadas inclusive caramelos y chocolates, y se estaba pensando en incluir los cigarrillos enlatados.

63. Los cigarrillos no son de provisión para la tropa inglesa, los adquieren en la cantina que acompaña la tropa.

CONCLUSIONES

64. De todo lo expuesto se considera necesario:

1°) TEMA COMBUSTIBLE:

a) Coordinar con las otras dos Fuerza Armadas todo lo referen-

te a combustible de uso aeronáutico en un Teatro Operaciones.

b) Estudiar dentro del ámbito de la institución cuales son los medios mas aptos para enviar combustible a un Teatro Operaciones adaptandose a las características operacionales del mismo y a los medios que dispone dicho Teatro.

2°) TEMA: ABASTECIMIENTO DE EFECTOS

a) Debe crearse conciencia dentro de los efectivos de la Fuerza que todo aquel material que se encuentra en los depósitos, para ser usado en despliegues debe encontrarse operativo (En servicio y completo en sus componentes).

b) Debe crearse conciencia igualmente que todo aquello que se envia a un Teatro Operaciones debe tambien encontrarse en servicio operativo.

c) En el caso de envios de efectos que puedan ser utilizados en forma conjunta, deben los mismos estar rotulados e identificados para poder ser rapidamente localizados por el destinatario.

3°) TEMA: VEHICULOS

a) Debe preveerse que los servicios de transporte de las Unidades dispongan de aquellos elementos de recambio más usuales en sus depósitos para ser enviados conjuntamente con los vehículos que despliegan.

b) Deben incluirse en elPlan de Operaciones - Anexo MATERIAL SERVICIOS - una planificación detallada de los vehículos incluyendo tipo, cantidad, equipamiento y servicios auxiliares que desplegarán.

4°) TEMA: AERONAVES.

a) Deben seguirse perfeccionando el concepto y las capacidades del Escuadrón Aereomovil, intensificando en las partes mantenimiento:
- Los estudios para determinar cual es el equipamiento mas apto para despliegue.
- Cuales han sido aquellos bienes de rotación que han tenido mayores problemas
- Cuales han sido los repuestos mas utilizados
- Cuales han sido los problemas que ocasionaron los equipos de apoyo.

b) Dotar a los escuadrones helicópteros de mas medios de izado y traslado de cargas (chinguillas, eslingas, etc) a fin de permitirles mayor flexibilidad de operacion.

c) Dotar al material CH-47 - CHINOOK de un aparejo desarmable que le permita levantar un motor o las cajas de transmisión en el terreno.

5°) TEMA: RACIONAMIENTO

a) Reestudiar el sistemas de racionamiento de combate de la Fuerza Aérea, adaptandola a los ultimos adelantos en materia de comidas envasadas.

C3/4H

A - 5

COMUNICACIONES

INFORME DE LAS ACTIVIDADES DEL AREA COMUNICACIONES DESARROLLADAS EN EL CONFLICTO DEL ATLANTICO SUR POR EL COMPONENTE AEREO EN LAS ISLAS MALVINAS.

I PARTE

RECUPERACION DE LAS ISLAS MALVINAS (22 MAR - 04 ABR)

TAREAS DESARROLLADAS:

1. Las comunicaciones antes de la recuperación de las Islas se dividen en dos tipos de Operaciones:

1°) Escucha.

2°) Enlaces Operativos.

2. La escucha se concretó, a las frecuencias meteorológicas; a la Red de LADE y a la Emisora de Radiodifusión Malvinas.

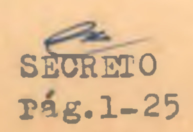
3. En las escuchas no se tuvieron mayores inconvenientes, cumpliéndose con lo ordenado, en un CIENTO POR CIENTO (100 %). Para estas Operaciones se utilizaron receptores, grabadores y casettes, facilitados, por Personal Militar.

4. Por no conocerse el plan con anterioridad y el objetivo del mismo, se utilizó el equipamiento que estaba disponible en la IX Brigada Aérea, el cual tenía otras finalidades, y que para esta situación resultó incompleto.

5. El Personal de Comunicaciones asignado (Grupo 1 de Comunicaciones Escuela y LADE), supo desempeñarse en forma adecuada a las circunstancias, siendo su rendimiento excelente, llevando a cabo las instalaciones y preparando el material para apoyar a las Fuerzas de Recuperación.

6. Concretada la recuperación de la Isla, a escasos DIEZ MINUTOS (10') de haber arribado, se iniciaron los enlaces con el Continente.

7. Las primeras instalaciones en las proximidades de la



Torre de Control Malvinas, fueron precarias, no obstante resultó sencillo su implementación por poseer el Edificio del Aéropuerto alimentación eléctrica de 220 Volts.

8. Las comunicaciones de VHF entre Torre de Control, avión y/o barco, fueron conflictivas, al estar en disputa quien era cabecera de circuito, si el barco con radar o la Torre de Control, por no estar determinados el alcance de las responsabilidades de los distintos Componentes.

9. Se suma a este problema, la falta de un vocabulario conjunto, para las Fuerzas que allí operaban.

CONCLUSIONES: I PARTE

1. Se debe:

1º) Disponer de receptores de HF de banda corrida de 2 a 30 megaciclos para 220 Volts, y/o 12 Volts para realizar escucha.

2º) Disponer de grabadores de audio, para posibilitar grabar comunicaciones de todo tipo.

3º) Estandarizar el vocabulario a emplear para operaciones conjuntas.

4º) Realizar práctica de escucha y grabaciones de emisiones de todo tipo de señal.

5º) Disponer de los planes con la anterioridad necesaria para prever el personal y material, y planificar los detalles de la operación (frecuencias, equipos, alimentación de los mismos, etc.).

II PARTE

PREPARACION DE LAS OPERACIONES
(05 ABR - 01 MAY)

Operación de la planta de Comunicaciones Local.

10. En la Isla existe una Estación de Comunicaciones Privada que permite el enlace radiotelefónico, con cualquier parte del mundo y que por razones comerciales unía telefonicamente la Isla con Londres y Buenos Aires.

11. Además, permitía enlaces por radioteletipo con las Bases Antárticas, de Gran Bretaña, siendo cabecera de los circuitos, en telefonía y radioteletipo.

12. Esta Estación debía ser operada por personal del Ejercito Argentino, pero transfirieron esta responsabilidad al Componente Aéreo, por no contar con especialistas para operar la planta.

13. Se hace cargo el A-5 del Estado Mayor del Componente Aéreo, del citado Sistema de Comunicaciones el día 04 de abríl.

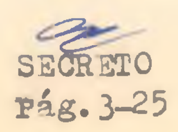
Comunicaciones en Aeródromo Malvinas.

14. Finalizada la Recuperación, se carecio de un plan de Comunicaciones, no obstante cumplimentando ordenes impartidas por el Comandante del Componente Aéreo, se solicito el material y se implementaron las comunicaciones alambricas e inalambricas en el Aeropuerto, para los servicios auxiliares al vuelo, seguridad, defensa, sanidad, etc.

15. Con el mismo espíritu se implementó la Base Condor (DARWING).

16. Los enlaces radiotelefonicos en HF se realizaron con equipos GRINEL TR-62, con el cual se operaba en cifrado o en claro.

17. Se disponían de dos circuitos, que operaban en forma permanente, y por tener que realizar enlaces, en forma discontinua, con Buenos Aires y/o Comodoro Rivadavia, ocasionaban demoras, en la evacuación del tráfico operativo; al tener que cambiar las frecuencias.



18. Las antenas estaban instaladas muy próximas, entre sí lo que impedía, en algunos casos dos enlaces simultaneos, dado que no se contaba con los mastiles necesarios.

19. La cantidad de personal, de comunicaciones era reducida, y veía sobrecargado su trabajo, debido a que no solamente operaban los equipos H-24, sino que también realizaban instalaciones.

20. La instalación de teléfonos de campaña no ofreció dificultades, los mismos fueron utilizados como enlaces punto a punto, siendo el principal problema los cortes de cables, producidos en forma accidental por vehículos, personas, etc.

21. En la instalación de la Red de VHF/FM no se tuvo mayores inconvenientes, excepto que todas las Subunidades destacadas en el Aeródromo Malvinas, contaban con el mismo equipamiento HT con cuatro canales, que no eran suficientes para cubrir todos los enlaces necesarios, produciendose interferencias entre los usuarios.

22. El Aeródromo Malvinas contaba con equipos VOR, radiofaros y baliza interna, lo que redujo la tarea de instalación de radioayudas.

23. Además, poseía un sistema de comunicaciones fija HF que permitia un enlace confiable entre los servicios de transito aéreo de Comodoro Rivadavia y Malvinas.

<u>Instalación del Comando del Componente Aéreo en Puerto Argentino</u>.

24. Con la evolución de los acontecimientos (zarpa la flota enemiga hacia Ascensión), se constituyen dos Bases Aéreas de Operaciones (Malvinas y Darwin) y se traslada el Estado Mayor del Componente Aéreo, a Puerto Argentino.

25. El A-5 en conjunto, con personal de Defensa Aérea (CIC) recorre e inspecciona las viviendas ofrecidas, para constituir el Puesto de Comando y CIC, en un edificio que tuviera capacidad para alojar también a los Componentes Terrestres y Navales.

26. Por sus dimensiones y capacidad, se opta por una escuela para internado de niños llamada "STANLEY HOUSE", que reu



nía las condiciones deseadas, y poseía un terreno amplio a su alrededor que facilitaba la instalación de los sistemas irradiantes. Se coordinó su contratación y se efectuó la recepción de parte del encargado de la escuela, de todo el inmueble.

27. Se acondicionarón los locales, tomandose de la parte superior, tres habitaciones: una para el CIC, otra para la sala de la Central de Comunicaciones y un tercer local para el Comandante del Componente Aéreo y su Estado Mayor, el resto de los locales de la planta alta se destinaron, una al Centro Coordinador de Apoyo de Fuego de la Artillería de Campaña, y dos locales para alojamiento del personal (dos habitaciones amplias).

28. Se destinaron en la planta baja locales para el Componente Terrestre y el Componente Naval.

29. La integración con el resto de las Armas, recién se concreta, despues del ataque del día 1º de Mayo, ya que existía tendencia del resto de los Componentes, a no integrarse, al haberse instalado, en otros lugares de Puerto Argentino, con sus Comandos respectivos.

30. Los sistemas de comunicaciones instalados en la Central de Comunicaciones del Componente Aéreo en Malvinas, satisfacierón las necesidades de enlace, tanto para la FAS, como para el Comando de Defensa (en la Isla), o sea para el apoyo de las Operaciones Ofensivas, como para las de Defensa Aérea.

Enlaces de Apoyo Operativo.

31. Se instaló enlaces en HF con las Bases constituidas en las Islas y equipos para los circuitos con el Continente, Cdo FAS (CRV) y Cdo CAE (Ed CONDOR). Este último enlace fue necesario suspenderlos debido, a que la dependencia directa del Componente Aéreo era solamente con la FAS, donde provenia todo el tráfico operativo y hacia donde se efectuaban los requerimientos logísticos.(Anexos Alfa, Bravo y Charlie).

Enlaces Administrativos.

32. La atención de los enlaces de caracter administrativo, se llevarón a cabo a través de equipamiento HF con cifrado de voz, y RTTY que fue enviado e instalado por la Dirección de Comunicaciones. Se ubicó en la oficina de LADE y se unía a través de un circuito alambrico de TTY, con la Central de Comunicaciones del Comando.(Anexos Alfa, Bravo y Charlie).-



33. Este equipo era un COLLINS 80, con amplificador de 1 Kw, permitió enlaces en voz y RTTY con el CAE (en Ed CONDOR), a través de la Central de Comunicaciones de la Dirección de Comunicaciones y en algunas oportunidades con CRV. El inconveniente que este sistema ofrecia era que no tenía facilidades para hacer Phone Pach, debiendose trasladarse el usuario hasta su emplazamiento, para efectuar cualquier radioconversación.

34. El personal de Inteligencia, llevo a cabo el cifrado de mensajes con máquinas electrónicas.

35. Se aseguro el enlace en HF con los aviones retransmisores en vuelo atendido a través de equipamiento GRINEL.

Enlaces Operativos de VHF/AM

36. El enlace operativo en VHF con los aviones en vuelo, fue precario, debido a que el equipamiento, con que se contaba en el Comando, no era adecuado por falta de potencia (equipo BEQUER).

37. Se requirió equipamiento de mayor potencia y con antena adecuada, enviandose un TEVICON 50 Watios de salida, pero limitada su operación a pocas frecuencias, situación que impidio el uso efectivo de este medio.

Enlaces en la Banda de 2 Metros.

38. Se completo los enlaces de la Central de Comunicaciones del Comando en Puerto Argentino con una red,con equipamien en banda de 2 metros (Handie Com, ICOM), para los integrantes del Estado Mayor y su Comandante.

39. A través de una repetidora que se instalo en un altillo, se posibilito el enlace con seguridad y alcance eficáz.

40. El inconveniente que presento, esta Red de Coordinación, fue la carga de baterías, que se soluciono contando con doble equipo de baterías de Niquel Cadmío por equipo.

41. Si bien este sistema era confiable, al emplear una banda de radioaficionados pudo haber sido escuchada en forma permanente, no obstante el tipo de comunicaciones que se cursaban no era importante.



42. La Red de Observadores del Aire, empleo para sus comunicaciones un sistema similar.

Radioayudas.

43. Se hizo un intenso uso de las radioayudas existentes en el Aeródromo Malvinas y Puerto Argentino (VOR - radiobalizas) que facilitaron la operación de aeronaves en esta etapa. El mantenimiento y operación de estas radioayudas lo llevó a cabo Personal Militar destinado en LADE, pero fue insuficiente, por ser su operación H-24.

Enlaces de Defensa Aérea.

44. En lo referente a la Defensa Aérea, se implementarón todas las comunicaciones necesarias para la operación del CIC cuyos enlaces, instalación y operación se detallan a continuación (ver gráficos, Anexos Alfa, Bravo y Charlie).-

45. El sistema de defensa estaba constituido por DOS (2) radares (de Fuerza Aérea y uno de Ejercito), el Centro Coordinador del Fuego de Artillería Antiaérea y el CIC, fueron enlazados por medio alambrico (teléfono de campaña).

Artillería Antiaérea.

46. El Centro de Coordinación, de Apoyo del Fuego de Artillería Antiaérea, y sus enlaces lo implemento el Componente Naval, en Malvinas.

47. Las comunicaciones de la Artillería de Campaña, en la Isla fuerón enlazadas a través del Centro Coordinador de Apoyo de Fuego, unida por teléfono con el CIC.

48. El sistema de comunicaciones que se contó para la Artillería Antiaérea, fue por medio de equipos de VHF/FM del tipo HT y con estaciones bases.

49. Si bien estos equipos,son en general de buena calidad y confiables, no resultaron prácticos en el combate, ya que el operador se ve obligado, a emplear una de sus manos para poder transmitir y llevarlo al oido para escuchar, lo que lo anula para cualquier otra actividad.



Aeronaves en Vuelo.

50. Se aseguró el enlace, con aeronaves en vuelo en el area BAM Malvinas y Puerto Argentino, a través de equipamiento VHF/AM (BEQUER), instalado en el local del CIC, con las limitaciones de antena, que este equipo posee, siendo muy flexible su uso dado las posibilidades, de frecuencias y alimentación.

51. Se implementó una red para enlace del CIC con la BAM Malvinas (Pto Cdo) y otras dependencias operativas en Puerto Argentino, relacionado con la defensa civil, transmisión de alarmas y coordinación general de vuelos, empleandose transreceptores MOTOROLA VHF/FM con equipos bases en el CIC y en el Puesto Comando de la BAM Malvinas.

Otros Enlaces.

52. La necesidad de contar con numerosos enlaces, desde el Estado Mayor del Componente Aéreo (Jefes de Departamentos), con la Bam Malvinas (9 Km aproximadamente), por razones logísticas, operativas y de coordinación de los vuelos, (que realizaban el puente aéreo en la Isla), se requirió un enlace de cuatro, a seis canales alambricos o radioenlace entre Aeropuerto y Stanley House (asiento del Estado Mayor).

53. Para satisfacer lo requerido en párrafo anterior, la Dirección de Comunicaciones del Comando de Regiones Aéreas, envió a la Isla, personal de la Empresa GTE, quien en tres días montaron un radioenlace de veinticuatro canales, entre el Aeropuerto y el Estado Mayor, facilitando los enlaces requeridos, agilizando las tareas de los Jefes de Departamento, especialmente del A-1 Personal y del A-4 Material. De la capacidad total de radioenlaces, se llegó a ocupar seis canales telefónicos.

54. En el edificio asiento del Estado Mayor del Componente Aéreo, se instaló un deposito de material radioelectrico en transito y un precario taller de reparaciones, con escaso instrumental, cargadores de batería de equipos Handie Com y otros, como así también cargadores de baterías de vehículos.

55. La energía de alimentación primaria era de 220 Volts CA, contandose con grupo electrógeno para emergencias, todo el equipamiento era alimentado a baterías, incluyendo el radioenlace, que permitian continuar los enlaces sin ninguna interrupción.



56. En esta primera etapa, la falta de personal fue crítica, especialmente en Operadores de Comunicaciones, en razón de que se debía atender los enlaces existentes, los nuevos que se iban implementando y efectuar a la vez los trabajos de instalaciones (alambricas e inalambricas), con el mismo efectivo.

57. La situación anterior se fue regularizando a medida que se cumplieron los requerimientos de Operadores de Comunicaciones que se fueron formulando oportunamente.

58. Al incrementarse los efectivos de personal, surgieron problemas de alojamiento, que fueron subsanados habilitandose, una escuela como dormitorio, previa entrega formal del Gobierno Militar (División Obras públicas), al A-5 del Comando.

59. También durante este periodo, se colaboró, con el secuestro de material radioeléctrico a los Kelpers, para impedir su empleo, como así también, la inutilización de sistemas irradiantes que se fueron descubriendo, en Puerto Argentino.

60. Se requirió elementos de radiogoniometría y material radioeléctrico para hacer escucha, como así también personal que dominará el idioma ingles.

CONCLUSIONES: II PARTE

1. Generales:

1°) La Central de Comunicaciones Particular que poseía la Isla, permitió el enlace telefónico con los familiares de los combatientes, comprobandosé, que es un medio necesario, para incluirlo en la Planificación de las Operaciones Militares, ya que un breve contacto telefónico reportaba mantener elevado el espíritu del personal.

2°) En esta etapa comienza a llevarse a cabo las instalaciones de distintos enlaces, por determinación de los Componentes del Estado Mayor, pero sin la orientación de un plan preestablecido.

3°) Los planes que arribaron con posterioridad, no llegaron en oportunidad de ser cumplidos totalmente, siendo algunos suplantados por otros, que dilataron el tiempo de su aplicación.

4º) Se ha comprobado que se debe mantener los enlaces operativos con los mandos directos, evitando todo enlace en forma paralela.

2. Instalaciones alambricas:

1º) Se debe prever, en futuras planificaciones, personal guarda hilo, para mantener las redes alambricas en el Campo de Combate.

2º) Además, se debe exigir que por un método sencillo de colores de cables y otra identificación se señalice los tendidos alambricos.

3. Comunicaciones VHF/FM:

1º) Se comprobó que al reunirse varias Unidades de la Fuerza, en un terreno reducido, como fue la situación en la Isla, y usar cada uno de ellos, sus equipos HT con cuatro frecuencias iguales, provoca una confusión, al tener saturado los canales con distintos enlaces, limitando su empleo efectivo.

2º) Estos equipos, no reunen las características necesarias para el combate, al carecer de microteléfono, posibilidades de seleccionar muchas frecuencias, baterías de carga rápida e intercambiables o eliminables.

3º) Se comprobaron estas deficiencias, en especial, en las comunicaciones de la Artillería Antiaérea, Grupos de Operaciones Especiales y Red de Observadores del Aire.

4º) Además, es necesario resaltar que al emitir cualquier equipo de los citados anteriormente, por radiogoniometría, el enemigo conoce nuestra posición.

4. Equipamiento en HF:

1º) Los equipos en HF, por la potencia que emiten, son fácilmente localizables, por lo que es mandatorio que los mismos posean telecomando, para el transmisor o que sea factible alejar su sistema irradiante del lugar de operación.



2º) Los equipos deben poseer la capacidad de operar con phone pach, permitiendo dar facilidad de enlace a corresponsales alejados.

3º) Se debe coordinar con todos los Componentes del Teatro de Operaciones la racionalizacion de los enlaces y la ubicación de los sistema irradiantes para evitar acoplamiento e interferencias.

5. Equipos VHF/AM:

1º) Se debe poseer equipos multicanales, de mas de 15 Watios de potencia de salida, de características militares para ser empleados en el CIC, Puesto Comando, Torre de Control de Campaña, etc., para permitir un enlace efectivo con aeronaves en vuelo.

2º) El sistema irradiante debe ser facilmente ubicado y alejado del operador, para darle un margen de seguridad.

6. Enlaces de Coordinación:

1º) Las conclusiones que se obtuvieron del empleo del equipamiento ICOM es la siguiente:

a) La banda utilizada es facilmente escuchada por cualquier radioaficionado y puede ser interferida.

b) El equipo permite gran flexibilidad operativa.

c) Su alcance se ve incrementado notoriamente al utilizarse con repetidoras.

d) El enlace es seguro y confiable.

2º) para un empleo futuro, se deberá estudiar cuales son las frecuencias óptimas, las menos comunes y según esto tener disponibles las repetidoras.

3º) El equipamiento debe tener características militares.

4º) Equipos de características similares fueron utilizados por la ROA, y se sugiere que en el futuro sean provisto para la Fuerza, teniendo en cuenta las características detalladas anteriormente. Los equipos que operan en el en el terreno deben poseer cargadores con celulas solares o con aprovechamiento de la energía del viento.

7. Enlaces en microondas:

1º) La Fuerza Aérea debe tener capacidad técnica y operativa y disponer de equipos de baja capacidad en UHF para realizar enlaces telefónicos de corta distancia, para cubrir servicios de Defensa Civil, transmisor de alarmas, enlaces internos entre Componentes de un mismo Teatro de Operaciones, evitando la emisión de equipos de VHF/FM o AM, que permite su fácil identificación y/o ubicación.

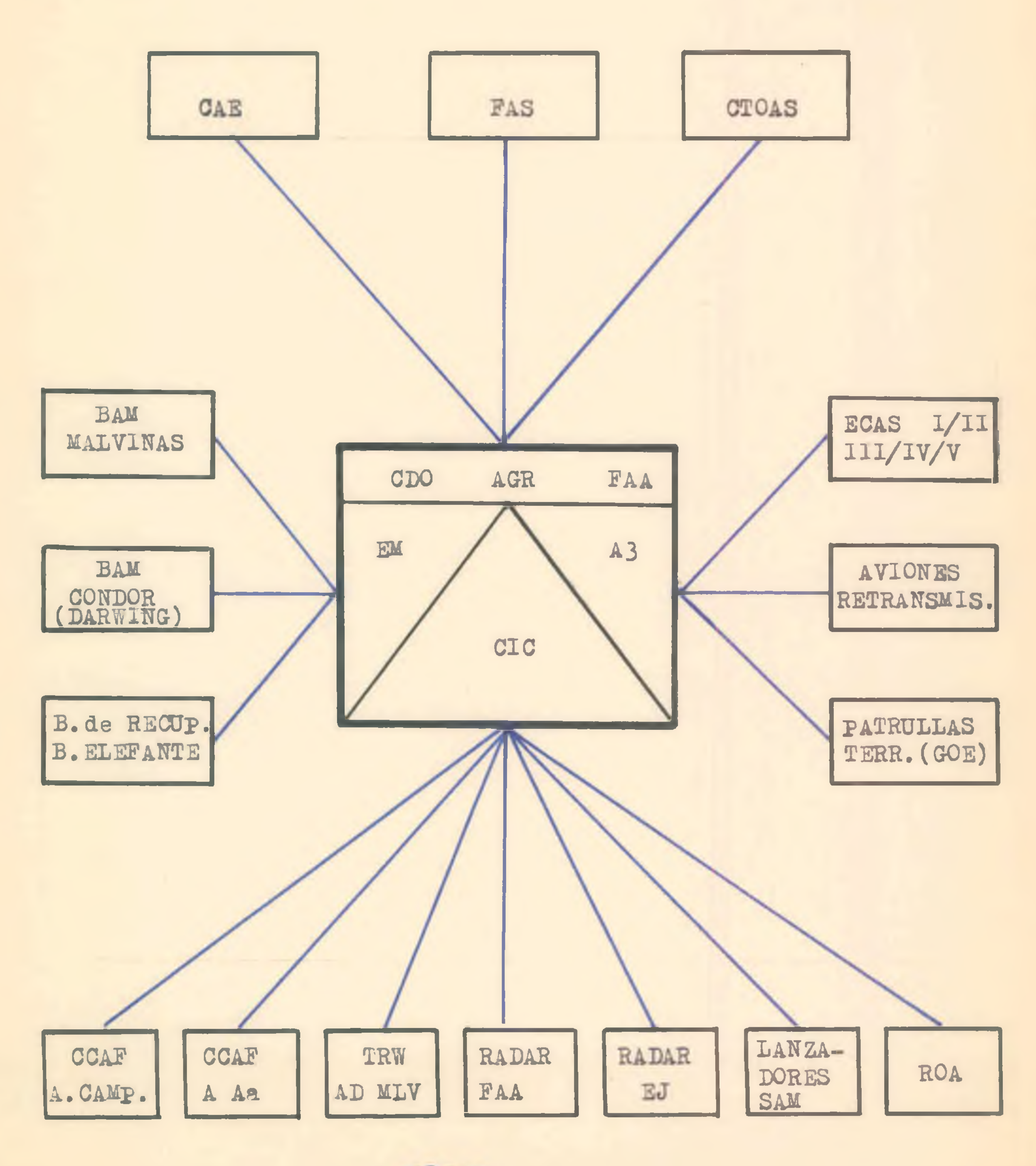
8. Talleres de reparaciones:

1º) Se debe montar en un pequeño "container", de dimensiones adecuadas para ser helitransportable, un mini-taller de mantenimiento con el instrumental y repuestos adecuados para el tipo de equipamiento a reparar.

2º) Debe contar con un pequeño grupo electrógeno y capacidad para la recarga de distintos tipos de baterías, usadas en los equipos de radio de dotación.

SECRETO

CUADRO DE ENLACES



CUADRO DE ENLACE

	RED COMANDO			RED DEFENSA AEREA.								RED CONT.OFENS			RED EXP. Y RECON	
	C 1	C 2	C 3	C 4	C 5	C 6	C 7	C 8	C 9	C 10	C 11	C 12	C 13	C 14	C 15	C 16
CTOAS	X															
CAE	X															
CFAS	X	X														
CDC AGR FAA	X	X	X									X	X		X	X
BAM MALVINAS			X													
BAM DARWIN			X													
BAM ELEFANTE			X													
CIC					X	X	X		X	X	X					
CCAF (A Camp)					X											
CCAF (AAa)						X										
TRW (AD MLV)									X		X					
RADAR (EJ)							X									
RADAR (FA)							X		X							
MOVILES AEREOS									X				X			X
ROA (POA)										X						
DFSA CIVIL											X					
ECAS I-II-III-IV-V												X	X			
PATRULLAS TERREST.(GOE)															X	



REGLAMENTACION DE CANALES

RED	CANAL	MODO	SEGURIDAD	EQUIPAMIENTO	CANT. OPER.	HORARIO	SERVICIO
RED COMANDO	C1	BLU	CIFRADO	COLLINS	2	0800 a 1900	FONE/RTTY
	C2	BLU	"	GRINER	4	H-24	A3J
	C3	BLU	"	GRINER		H-24	A3J
RED DFSA AEREA	C4						
	C5	ESTAF.	CLARO	-----		H-24	FONE
	C6	P.a P.	CLARO	TEL.CAMP.		H-24	FONE
	C7	P.a P.	CLARO	TEL.CAMP.		H-24	FONE
	C8						
	C9	VHF-AM	CLARO	BECQUER		H-24	A3
	C10	VHF	CLARO	VARIOS		H-24	A3
	C11	VHF-FM	CLARO	MOTRAC			
RED CONTROL DEFENSIVO	C12	BLU	CIFRADO	GRINER		0800 a 2000	A3
	C13	VHF-AM	CLARO	BECQUER		A Requerim.	A3
	C14						
RED EXPLORAC. Y RECONOC.	C15	HF-AM	CLARO	PRC		A Requerim.	ESCUCHA
	C16	VHF	CLARO	BECQUER		A Requerim.	ESCUCHA
	C17						

ANEXO "CHARLIE"

III PARTE

PERIODO DE HOSTILIDADES
(01 MAY - 14 JUN)

Situación de Comunicaciones.

61. Analizada y vista, las capacitades del enemigo, sobre guerra electrónica, se esperó una acción ofensiva sobre los sistemas de comunicaciones, en la Isla.

62. Producido el arribo de la flota enemiga, al area de las Islas Malvinas, se pudo continuar con las emisiones y enlaces radioelectricos, sin dificultad.

63. El accionar enemigo en este aspecto, se centro en las emisiones de radar y sistemas de guiados de armas ofensivas (misiles).

64. Los sistemas de comunicaciones HF del Componente Aéreo fueron operados con aplicación del "CRIPTO" en voz y un plan de cambio periodico de frecuencia y código, que negaron, en todo momento, información al enemigo.

65. No así los sistemas de enlace de los otros Componentes, que debían usar un vocabulario predeterminado, para codificar transmisiones en voz, que requería mayor tiempo de emisión y recepción de los mensajes y ordenes, que obligaban a continuas repeticiones.

66. La situación anterior repercutía, en las emisiones en HF del Componente Aéreo, por sufrir permanentes interferencias y bloqueos en los sistemas, especialmente en periodos de desarrollos de operaciones aéreas propias.

67. Estas perturbaciones y acoplamientos, se originaban en varias de las estaciones y emisiones, que operaba el Componente Naval (HF y RTTY).

68. La situación anterior fue parcialmente solucionada, coordinando suspensiones, en las emisiones, cuando existían operaciones aéreas en desarrollo y cambiando de ubicación, de los sistemas irradiantes, pero con escasos resultados, en la eliminación de los factores de perturbación.



69. Iniciadas las hostilidades y durante todo el tiempo de la ofensiva enemiga, hasta la capitulación, se hizo uso intensivo, de las Redes de Comando en HF, tanto hacia las Bases de Operaciones, en la Isla, como los enlaces hacia el Continente, con los Comandos constituidos, en Comodoro Rivadavia (FAS-CODASUR-CAT).

Destrucción del Material de Comunicaciones por el Enemigo.

70. Los ataques en el primer periodo se centraron en Aeropuerto (BAM Malvinas), sufriendo, desde el primer día, daños de consideración,el sector de Torre de Control de Vuelo, lugar donde se encontraban la mayoria del equipamiento HF, VHF y radioenlaces.

71. Los destrozos más importantes sobre el equipamiento de comunicaciones, fue en los sistemas irradiantes (antenas, mastiles, coaxiles) y la alimentación eléctrica.

72. Queda interrumpido el sistema de microondas, que unía Puerto Argentino, con el Aeropuerto (Central Telefónica) y el radioenlace con el Comando Agrupación Fuerza Aérea (ubicado en STANLEY HOUSE).

73. Todos los sistemas de comunicaciones y radioayudas instalados en la Aeroestación (Torre de Control, de Aerodromo Malvinas), quedan fuera de servicio de acuerdo al siguiente detalle:

1º) Servicio Teléfonico Público (SEIS (6) líneas con el conmutador).

2º) SEIS (6) Canales de Voz (enlaces de coordinación entre el Estado Mayor y la BAM Malvinas).

3º) Enlaces HF, de transito aéreo.

4º) Monitorización de radiofaro y radiobaliza.

5º) Enlaces con equipos VHF/AM para aviones en operación en el Aerodromo.

6º) Los enlaces HF (GRINER) quedaron fuera de servicio por destrucción del sistema irradiante (mastiles, antenas), los equipos no sufrieron deterioro.

7º) Grupos electrogenos de 1,5 KWA, (TRES (3)) ubicados en las cercanías de las instalaciones, sufrieron daños menores, quedando DOS (2) fuera de servicio.

8º) La usina del Aeropuerto, no sufrio deterioro alguno y permanecio en servicio hasta la finalización de las hostilidades, pero el cable armado subterraneo, que alimentaba a la aeroestación, fue cortado por la explosión de una bomba.

74. La BAM Malvinas, poseía un Puesto de Comando de alternativa, donde se habían implementado, los sistemas de enlaces que aseguraran el Comando y Control de la Base Aérea. En HF se operó con equipamiento GRINER (móvil) instalado en un jeep, que fue colocado, junto al Puesto Comando, enlazando con el Estado Mayor, del Componente Aéreo, en Puerto Argentino.

75. Posteriormente se reinstaló el equipamiento HF, liberando al vehículo, implementandose la alimentación eléctrica (GEL), con los tableros correspondientes, cargadores de baterías, VHF-FM, correspondientes a las distintas redes, implementadas anteriormente, se trató de reducir las antenas, y disimularlas, para no delatar el lugar, al enemigo.

76. Desde este Puesto de Comando, se recibían las distintas alarmas, y se retransmitían, a todos los Sectores de Defensa.

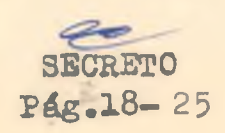
77. Se efectuaron periodicos mantenimientos de equipos, e instalaciones y reparaciones menores, con personal del Taller de la Central de Comunicaciones del Comando, de la Agrupación Fuerza Aérea, a medida que se presentaban las novedades, efectuandose, el intercambio de equipamiento con el Continente (Comando FAS), cuando era necesario.

Consideraciones Generales.

78. En general, el sistema de comunicaciones, tanto de la Central de Comunicaciones, del Comando del Componente Aéreo, como de la BAM Malvinas, continuo operando hasta el fín de las Hostilidades, sin sufrir otros daños.

79. El hostigamiento enemigo y la situación imperante, obligó a instalar y operar, Puestos del Comando de Alternativa, en Puerto Argentino, llegandose a efectuar TRES (3) cambios de lugar, del mismo.

80. Algunos cambios se llevaron a cabo, con muy pequeño margen de tiempo (treinta minutos), obligado por las circunsta



cias, de guardar el secreto del Nuevo Puesto, y ante presiones enemigas, que hacían posible un ataque nocturno, al Puesto de Comando Principal.

81. El último cambio del Puesto de Comando y CIC, se llevó a cabo luego de un ataque con misiles filoguiados, contra Puerto Argentino, que buscaban los Centros de Comando de las Fuerzas Militares en la Isla (produjo daños a instalaciones de Ejercito).

82. Estos cambios, obligaba al personal de mecánicos y a operadores de comunicaciones, hacer reinstalaciones y cambio de lugar (en condiciones extremas), del equipamiento radioeléctrico, tendido de líneas telefónicas e instalaciones de antenas, tanto las correspondientes al CIC, como de la Central de Comunicaciones del Comando.

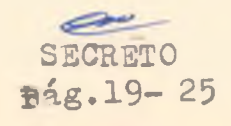
83. Respecto a los tendidos telefonicos, su mantenimiense vio permanentemente dificultado, por el desorden de las líneas, por la cantidad de tendidos, que en forma indiscriminada y desordenada llenaban las calles de Puerto Argentino, en su mayoría pertenecian al Componente Terrestre.

84. Para apoyo de las operaciones aéreas, se mantuvo un enlace en HF, su utilización fue temporarío, durante el desarrollo de los ataques aéreos al enemigo, manteniendose en enlace con la FAS y con los aviones retransmisores. A mediados del conflicto se amplio la red con un nuevo corresponsal, el radar en Malvinas, al cual se instaló un equipo GRINER con resultados muy positivos.

85. La ROA, tuvo dificultades de abastecimiento de baterías cargadas, para la operación de los equipos de los POA, dado que al cerrarse el cerco sobre Puerto Argentino, fue imposible hacerles llegar en vuelo, las necesarias,para continuar emitiendo, lo que llevó a que las estaciones POA, fueran silenciandose una a una.

86. Las emisiones de los POA, sirvieron en muchos casos para que el enemigo los ubicara y tratara de eliminarlos, objetivo que logró con empleo de diversos armamentos (cañones, helicopteros y aviones), silenciando sus emisiones, teniendo que destruir sus equipos y huir.

87. En los enlaces en VHF-AM con aeronaves, se tuvo muchas limitaciones por carecerse de equipos adecuados, para un CIC o



para que operara el A3, ya sea por falta de potencia, como no poder disponer de flexibilidad, en el uso de frecuencias, dado que el equipamiento no lo permitia.

88. El equipamiento de VHF-AM, no poseia equipo cifrador de voz, o sea que eran facilmente detectados por el enemigo, y no confiable su uso.

89. Las operaciones de reconocimiento y observación que llevó a cabo el Grupo de Operaciones Especiales (GOE), en el campo enemigo fue apoyado, con enlaces HF, con equipamiento de radiomochila, y ha sido, la única patrulla que se enlazaba diariamente, con el Puesto Comando de la Fuerza Aérea, no así las otras Fuerzas que perdieron contacto, con sus Unidades de reconocimiento.

90. Asimismo, se chocó con el problema que las patrullas del GOE, desconocía la operación de los sistemas de enlace radioelectrico, se solucionó el problema asignandose personal de comunicaciones , para operar los equipos, pero estos a su vez, no estaban entrenados para operar con el GOE.

91. Los vehículos que trabajaron de ECAS, sufrieron algunos ataques, pero su utilización fue muy poca, se limito su uso a oficiar de Puesto de Observación y Retransmisión, el armamento defensivo fue muy pobre, especialmente contra ataques de helicopteros.

92. Los vehículos ECA, asimismo deben tener facilidad de ser operados a distancia, para permitir a los operadores y OCAA cubrirse del fuego enemigo (en pozos adecuados), alejados de las fuentes de emisiones radioeléctricas, facilmente detectadas por helicopteros que, realizan operaciones de reconocimiento ofensivo, ubicando las emisiones por goniometría y eliminandolas con disparos de misiles, de distintos tipos y otros armamentos.

93. La guerra electrónica fue muy limitada en las Islas, realizandose esfuerzos aislados e intentos de unión, con las otras Fuerzas, que no dieron frutos, por falta de continuidad, equipamiento adecuado, personal idoneo, en la operación del equipamiento que fue escaso, El dominio del idioma ingles fue un factor que llevo a perder información valiosa, que se hubiera aplicado, tanto en la defensa, como en las operadiones ofensivas propias.



94. La falta de comunicación de información,de parte de la FAS, al Comando del Componente Aéreo, en operaciones aéreas propias sobre las Islas, trajó consigo alarmas y esfuerzo por conocer e identificar a aviones o escuadrillas que se acercaban y se desconocía su procedencia y misión. Esto traía aparejado, aumentar el volumen de tráfico en las redes de HF, que en momentos llegarón a saturar el sistema, con preguntas,aclaraciones, etc., que sobrecargó las emisiones, provocando un uso intensivo de las redes.

95. Por último, con la llegada del armamento SAM, para su despliegue y utilización eficiente, se vió la necesidad de mantener un enlace directo con el CIC, para que este le enviara la alarma adecuada y el radial de aproximación enemigo,para posibilitar el armado del armamento y su orientación y en oportunidad adecuada.

CONCLUSIONES ETAPA III

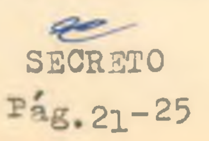
1. Generales:

1º) Se debe simplificar los enlaces con los Comandos Superiores, manteniendo el mismo con el Comando al cual se depende directamente. Ejemplo, de este caso solamente, con la FAS y no también con el CAE, el CODASUR, el COTLANSUR y otros.

2º) Los Puestos de Comandos y de Operaciones en aerodromos, deben estar alejados,de las Torres de Vuelo y edificaciones del aerodromo, disimulandose sus sistemas de antenas lo más posible, con la mayor dispersión de sus sistemas irradiantes.

3º) La alimentación de los equipos debe ser lo más independiente posible, del sistema de energía comercial o local del aerodromo.

4º) Los enlaces telefónicos, deben concretarse con radioenlaces, de poca capacidad (seis canales), evitandose los tendidos físicos alambricos, que son difícil de mantener, especialmente bajo el fuego enemigo, siendo muy vulnerables a los cortes por bombas o por accidentes.



5º) Se debe contar con numeroso equipamiento de radioenlace de baja capacidad (6 canales), que sustituyan los tendidos alambricos y de flexibilidad para los variados servicios, que se deben disponer, en un aerodromo en operaciones de guerra.

6º) Los sistemas de antenas del equipamiento radioeléctrico, deben ser sencillos, de pocos elementos con bajadas prolongadas, facilmente removibles.

7º) Los sistemas de radioayudas en un aerodromo, deben tratarse de alimentar,desde fuentes distintas de energía, evitando la concentración en un solo generador y alimentado,por un solo cable de alimentación principal.

8º) Los mastiles del sistema irradiante de dotación en campaña (antenas CITEFA), son muy eficientes y prácticas, para las emisiones en HF, pero sus elementos constitutivos son facilmente detectados por observadores o relevamiento, dado que ocupa grandes superficies de terreno, con riendas y vientos muy llamativos. Se deberá tratar de emplear antenas latigos verticales, faciles de cambiar de lugar,y enmascarar.

9º) La dispersión del material radioeléctrico y GEL que no tiene aplicación inmediata, es prioritaria para evitar su destrucción, de un solo ataque.

10º) Se deben contar con númerosos equipos generadores de pequeña capacidad y no grandes GEL, que son dificiles de mover, de gran capacidad concentrada en un punto, con cables de alimentación que concurren a muchos servicios, facilmente conrtados por una sola caída de bomba.

11º) Los grupos GEL (electrogenos), se deben conectar a líneas de alimentaciónes de caracteristicas especiales, que permitan con elementos adecuados (conectores especiales con pequeñas cuchillas), tomar la energía de cualquier punto del cable de alimentación,sin abrir o cortar los mismos

12º) Se debe contar con equipamiento en cantidad adecuada para tres puestos de Comando, que permita dar la flexibilidad, de cambiar de ubicación en corto tiempo, sin interrumpir los servicios, y operar alternativamente en una u otra, de día y de noche.



13º) Se debe coordinar los tendidos de líneas telefónicas con las otras Fuerzas, simplificando al máximo los mismos e identificandolos, con numeración visible o por colores para su fácil encuentro, entre tendidos numerosos, para posibilitar, cambios, reinstalaciones, eliminaciones o extensiones.

14º) Los sistemas de enlaces deben estar todos, provistos de codificadores, tanto en HF como en VHF, o por enlaces por línea (voz, teletipo, transmisión de datos, etc.).

15º) **Los sistemas r**adioeléctricos deben planificarse y coordinar**se con todos** los Componentes del Teatro, para evitar emisiones, que bloqueen las propias, o interfieran, dando prioridad a las de caracter operativo, especialmente en la ubicación de equipamiento de potencia y sus campos de antenas.

16º) Al carecerse de un sistema de transmisión de datos y facsímil, los resultados de bombardeos, fotografías, información gráficas y toda otra documentación, debía evacuarse, por vía aérea, con la demora y el riesgo de perder el material que esta presuponía.

17º) Los enlaces con aviones retransmisores, fueron efectivos, pero lo necesario, es equipamiento de a bordo, que operen como repetidoras, en forma automatica (transponder) sin intervención de operadores y con posibilidad de recibir en un sistema y emitir por otro modo. Ejemplo, recibir en HF y emitir en VHF y viceversa.

18º) El personal que opera los lanzadores SAM y otra arma similar, deben recibir en oportunidad, el rumbo aproximado de la aeronave, que se aproxima y con anticipación necesaria para el armado, necesitando un enlace efectivo con el CIC, para ser efectivos.

19º) Para el personal que opera equipamiento con baterías en lugares apartados de difícil acceso, y difícil recarga de las mismas, debe contarse con cargadores accionados, por el viento o baterías solares, de fácil traslado y tamaño reducido.

20º) El equipamiento de la artillería tiene que ser adecuado



a sus funciones, o sea, debe poseer cascos con microtelefonos y laringofonos, debe dejar libre las manos del operador de artillería y el equipamiento debe ser rústico y fuerte.

21°) El equipamiento de los POA, de las ROA, debe ser uniforme, que permita un mantenimiento adecuado y facilmente intercambiable, con fuente de energía independientes (celdas solares, cargadores de viento), con frecuencias militares y codificada su emisión si es posible.

22°) El personal del GOE, debe realizar cursos de comunicaciones, adecuados a las misiones a llevar a cabo, y poseer el material necesario con las caracteristicas adecuadas, Asimismo, deben tener conocimientos que les permitan operar cualquier equipo sin dificultad.

23°) Los camiones ECA deben tener equipos adecuados simples, con material de campaña (lonas, carpas, etc.) y controles remotos de sus equipos y armamento adecuado para la defensa, especialmente de helicopteros.

24°) Durante la paz, se debe coordinar con las otras Fuerzas Armadas, un acercamiento que permita estandarizar los procedimientos de comunicaciones y tratar de compatibilizar en algo, los equipamientos, para poderse integrar, en los Teatros de Operaciones..

25°) Con respecto al personal, debe instruirselo y actualizarlo, permanentemente en los nuevos equipamientos, tanto los mecánicos, como los operadores, para que concurran a la operación, con conocimiento y práctica adecuada y no a aprender en ese momento.

26°) Lo expuesto es tanto para el Personal Superior, que planifica y conduce las comunicaciones, como para el Subalterno que opera y repara el equipamiento.

IV PARTE

CONCLUSIONES FINALES

96. Los sistemas de comunicaciones que se implementaron, para apoyar las operaciones en las Islas Malvinas, satisfacieron los requerimientos operativos, con las limitaciones citadas anteriormente, lograndose resultados positivos.

97. Los enlaces, no solo fueron utilizados por la propia Fuerza, sino que recurrieron a ellos, los otros Componentes del Teatro Malvinas en ocasiones, de necesidad de enlaces rápidos y seguros, con las Unidades desplegadas, desechando el uso de sus propios sistemas.

98. La Central de Comunicaciones, del Comando del Componente Aéreo, mantuvo, sus enlaces con el Continente, hasta un día después de la capitalación, cubriendo ampliamente, las necesidades de apoyo operativo, requeridos en todas las redes. Posteriormente y por imperio de las circunstancias, se procedio en forma paulatina, a la clausura de los distintos circuitos y a la destrucción del equipamiento.

99. El personal destacado en toda la operación, demostró un alto sentido de responsabilidad y deber, capacidad técnica-operativa, tanto de parte del Personal Militar Superior, como del Subalterno, enfrentando las situaciones que el enemigo imponía, con arrojo y profesionalismo. A ellos se debe, el haber logrado cumplir con la tarea impuesta, en esta area de responsabilidad, tan importante como son las comunicaciones aeronáuticas militares, en combate.

BUENOS AIRES, 21 de setiembre de 1982

Mayor MARIO MIGUEL MODICA
A-5 Comunicaciones
Comando Componente Aéreo

C3/4I

BAM MLV


A

AREA PERSONAL

INFORMACION

25. La compañía de Defensa asignada a la BAM con personal proveniente de la I, VII y IX Brigadas Aéreas, estaba constituída de una manera heterogénea, dado que sus mandos y la tropa proveniān de diferentes extracciones en cuanto a destinos y especialidades. (EJ Oficiales aviadores y aeronavegantes, suboficiales y soldados de distintas unidades y especialidades; Jefes de Grupos de especialidades enfermeros, etc.)

X 26. El personal de soldados tenía muy poca instrucción militar (Combate, Tiro, Régimen Militar, Trabajos en Campaña, etc.)

X 27. En general se observó que muy pocos oficiales, suboficiales y soldados de dotación, tenían conocimientos de construcción de posiciones o pozos de zorro, siendo éste, aún en la guerra moderna, el trabajo en campaña más simple y efectivo para protegerse del fuego enemigo.

X 28. Había desconocimiento por parte de la mayoría del personal de Cuadros, de lo establecido en la Convención de Ginebra para el caso de conflictos bélicos.

X 29. La falta de reemplazos, especialmente del personal desplegado en el terreno, motivó que al final del conflicto se detectaron signos de agotamiento, teniendo en cuenta las condiciones rigurosas del clima y la tensión prolongada, al estar la BAM permanentemente bajo fuego enemigo o en "alerta rojo".

X 30. El sistema disciplinario de la Fuerza se hace de dificil aplicación en casos de faltas leves y por tener escaso efectos el apercibimiento, faginas, arresto, calabozo, etc, especialmente en el personal subalterno y de tropa, según aplicación.

X 31. Había personal de diferentes jerarquías y soldados que no contaban con la chapa de identificación y su cadena portadora correspondiente, no estando confeccionada de acuerdo a lo estipulado por la Convención de Ginebra.

X 32. Había personal de sanidad no especializado para atender heridos de guerra en campaña, tanto para la atención física como psiquica del paciente.

X 33. Se deberá efectuar una selección del personal que se envie a las Unidades de despliegue con el objeto de evitar reacciones negativas motivadas por problemas familiares, personales o psicológicos; evitándose enviar personal tripulante en cumplimiento de tareas no específicas. (Jefe de la Defensa).

PROPOSICIONES

34. Ordenar despliegues de grupos orgánicos homogéneos y seleccionados.

///

///

35. Incrementar la instrucción de combate y tiro en los institutos de formación y escuadrones de tropas, especialmente en las especialidades de Seguridad y Defensa.

36. Confeccionar programas de asignaturas adecuadas a las situaciones que el hombre va a encontrar en combate, inclufdo conocimientos de la Convención de Ginebra.

37. Se deben prever reemplazos progresivos, del personal que se encuentra en primera línea.

38. Se debe seleccionar el personal previo a los despliegues considerando sus capacidades profesionales, físicas y psiquicas. No enviar en la primera línea de combate el personal cuya especialización ha costado grandes esfuerzos a la Fuerza: (Aviadores militares, navegantes, servicios, etc).

39. Implementar un sistema disciplinario de fácil aplicación y efectivo en toda circunstancia.

40. Confeccionar la chapa de identificación y su cadena portadora de acuerdo a lo que establece la Convención de Ginebra y de un material adecuado al caso.

41. Hacer realizar al personal de Sanidad, tanto oficiales como suboficiales, adiestramiento intensivo para atención de heridos de guerra en lugares apropiados tales como los hospitales policiales.

AREA OPERACIONES

INFORMACION

42. Se carecía de cartografía adecuada. Las de uso aeronáutico no consignan una serie de datos esenciales para efectuar la defensa terrestre de un aeródromo aislado y del cual se desconoce su topografía, además de estar confeccionadas en una escala no apta para tales fines.

43. En la BAM Malvinas se montó el sistema de Defensa con personal de Fuerza Aérea y de Ejército (RI 25) lográndose una integración muy positiva, pero que por no tener antecedentes, no se pueden extraer experiencias de aplicación en el futuro, por haber sido el jefe de la agrupación Ejército, un oficial concsustanciado con la importancia del objetivo a defender y con el problema operatico aeronáutico y que se subordinó de inmediato a la Jefatura de la BAM.

44. Los oficiales Jefes de la Estación Aeronaval fueron remisos a subordinar sus operaciones a la Jefatura de la BAM, hasta que se los trató con rigurosa energía y se les dio muestra que había decisión de hacer cumplir las órdenes que se les impartían.

45. Se considera que fue muy importante el hecho de designar un oficial superior más antiguo que los componentes de Ejército y Armada, como Jefe de BAM, para mantener la autoridad de Fuerza Aérea en la misma y la unidad de mando en los efectivos.

46. No se contaba con información actualizada de la situación general, conociéndose sólo aspectos parciales del Teatro Malvinas, pero no sobre la evolución Nacional o Internacional, como así el resultado de operaciones propias.

///

///

47. El soldado conscripto resultó sólo apto para tareas de apoyo, no así para las complejas o de riesgo tales como las del combate. Influyeen ello causas tales como la juventud, la incorporación obligatoria, período de incorporación escaso que no permitió prepararlo eficientemente para el combate, poca iniciativa. Además crea grandes problemas logísticos en relación al rendimiento obtenido.

48. El sistema de defensa integral, montado en el sector de responsabilidad de la Base, demostró ser eficaz, obligando al enemigo a adoptar procedimientos de ataque de escaso resultado, considerando la importancia del OM, como así también se presupone que fue disuadido de intentar un desembarco aéreo o naval.

PROPOSICIONES

49. Disponer en cada Unidad de una dependencia responsable de la cartografía, con cartas actualizadas de todos los posibles Teatros de Operaciones, debiendo poseer material no solo aeronáutico, sino también de uso terrestre. Instruyendo al personal en su empleo.

50. Evitar la improvisación de unidades a desplegar. Estas deben adaptarse a la misión a cumplir, inclusive deben conocer previamente sus tareas a desarrollar.

51. Establecer canales de comunicación fluídos y seguros, para que el personal esté informado, evitando la incertidumbre y las sorpresas.

52. Implementar un sistema de servicio militar voluntario y profesionalizado, que permita tener por un mayor tiempo del estipulado actualmente (5 años aproximadamente) y en tareas específicas al personal, tendiente a lograr una mayor capacidad para la defensa de las Bases en tiempo de guerra.

AREA MATERIAL

INFORMACION

53. Dentro del aspecto del material de clase I, los alimentos no fueron siempre los adecuados, dado que la situación no permitía mantener un sistema normal de comida, considerando las servidumbres que ello implica.

54. Nuestro sistema de comida no está adecuado al combate moderno, por cuanto además de las servidumbres mencionadas en párrafo anterior, no está balanceada en cuanto a calorías y vitaminas, existiendo preponderancia de pastas, papas, pan, polenta, etc, lo cual requiere grandes depósitos e implementar servicios de cocinas voluminosos, no proporcionando las calorías y vitaminas suficientes.

55. Las raciones denominadas de combate, tipo "C" o similares, tampoco estuvieron constituídas con un criterio adecuado a la realidad, además de ser repetitivas en su constitución, requerían ciertas servidumbres para su preparación.

56. De los elementos de clase II, al principio las mayores deficiencias estuvieron referidas al vestuario; inadecuado para la zona de operaciones. Más adelante, este problema fue superado con el equipo de zona fría.

///

57. No se contaba con prendas impermeables adecuadas para un teatro de operaciones donde predominan las lluvias , nieve y humendad. La capa impermeable provista resulta incómoda y quita libertad a los movimientos.

58. El boceguí provisto, tanto el de cuero como el de cuero con suela de goma vulcanizada, no se adecuaba a la zona.

59. Con excepción de los Jeeps VW, no se contó con vehículos adecuados para movilizar el personal y el material, a través de todo el terreno. Se requisaron vehículos LANDROVER, lo que trajo aparejado una serie de inconvenientes de mantenimiento.

60. En materia de armamento terrestre, la ametralladora MAG 7.62 resultó muy afectada por la arena y el frío, por no disponer de buena protección de mecanismos. La BROWNING 12.70, volvió a demostrar ser un arma poco confiable y con muchas interrupciones. además de no existir personal que domine su manejo.

61. El casco de acero con su parte interior, por su peso, dimensiones y escasa funcionabilidad y ruidoso, es resistido en el uso, no siendo apto para el desempeño de un conbatiente.

62. La carpa de sección que posee la Fuerza, si bien son de buena calidad, no son aptas para zona de fuertes vientos.

63. No se cuenta con elementos de visión nocturna en cantidad que permitan realizar una buena observación en todo el tiempo. Los que fueron provistos de excelente calidad dieron buen resultado.

PROPOSIONES

64. Implementar un sistema de racionamiento de comida preparadas y envasadas que no requieran proceso previo a ser consumidas, debiendo ser las raciones, variadas, ricas en vitaminas y de poco volumen.

65. Confeccionar un uniforme adecuado para esa zona, que pueda ser utilizado por el personal de todas las especialidades, cuya ropa interio sea liviana, abrigada y elastizada.

66. Con respecto al calzado debe considerarse que el mismo tenga las siguientes cualidades:ser de cuero, suela de goma, interior de felpa o similar, plantilla absorvente desmontable, con el agregado de una galocha impermeable de fácil colocación.

67. Confeccionar un impermeable de 2 piezas liviano, tipo tela plástica que el personal pueda llevar en un bolsillo del uniforme.

68. Hacer un estudio de los vehículos que se adecúan a nuestros teatros de operaciones, el mismo debe ser robusto, sencillo, de fácil mantenimiento y doble tracción para ser usado en todo terreno y en tareas de remolque. Puede ser el Jeep VW.

69. Efectuar operativos con el material en las mismas condiciones rigurosas, operando a la intemperie, para detectar fallas y adquirir experiencia.

70. Realizar un estudio para la construcción de un nuevo casco, de ///

///

una sola pieza, liviano, compacto, silencioso , etc.

71. Mejorar la estanqueidad de la ametralladora liviana MAG 7.62 y reemplazar el material BROWNING 12.70.

72. Provisión de adecuados elementos de enmascaramiento de acuerdo a la posible ubicación de los teatros de operaciones.

73. Reemplazar las carpas actuales por otras más resistentes,adecuadas a nuestros teatros de operaciones.

COMUNICACIONES

INFORMACION

74. El sistema de comunicaciones utilizado en la defensa, basado en las HT más un equipo base, y el telefóno de campaña, no satisfizo plenamente las exigencias.

75. El alcance de las HT no permitía comunicaciones a más de 1000 metros y en ocaciones distancias menores, si se tiene en cuenta que para la defensa de un aeropuerto, como mínimo se necesitaría un alcance de cuatro (4) a cinco (5) Km. la incomunicación era prácticamente total, con el inconveniente que los grupos más alejados podían carecer de alerta previa ante un ataque aereo o naval, en ciertos momentos.

76. Las HT eran de tres (3) diferentes modelos, que requerían tres (3) tipos de cargadores, dificultad ésta dificil de superar para una base de operaciones cuando sólo se contaba con un generador de campaña de baja capacidad, para cargar baterias.

77. El telefono de campaña, si bien demostró ser muy apto, robusto y operativo en cualquiercircunstancia, solo, servía como elemento auxiliar para los grupos más alejados, dado que al tener el cable frecuentemente se cortaba con el pasaje de vehículos, impactos bombas o granadas, etc. además de no contar con cables de buena calidad que no le afecte la humedad.

78. El equipo base, por su potencia de alcance debió reducirse y hasta anularse, dado que cuando se lo empleaba sobre todo de noche el enemigo lanzaba cohetes antirradiación. Este problema fue superado cuando se logró colocar la antena a más de 50 mts del Puesto Comando.

PROPOSICIONES

79. Efectuar un estudio que permita implementar un sistema de comunicaciones para la defensa de las Unidades en operaciones, adecuado al combate moderno y que soluciones los problemas enunciados anteriormente.

80. En los operativos a desarrollarse el personal debe contar con los mismos elementos con que se desempeñaría en el combate a efectos de lograr el conocimiento del material y disciplina de tráfico.

CD

ESCUADRON HELICOPTEROS EN OPERACION (Malvinas)

ACTIVIDAD REALIZADA AL 28-5-82

MES DE ABRIL

HORAS VOLADAS:	270:00 Hs.
PERSONAL TRANSPORTADO:	685 Hombres
CARGA TRANSPORTADA:	355.585 Kgrs.

MES DE MAYO

HORAS VOLADAS:	185:20 Hs.
PERSONAL TRANSPORTADO:	1.144 Hombres
CARGA TRANSPORTADA:	213.702 Kgrs.

TOTAL ABRIL Y MAYO

HORAS VOLADAS	455:20 Hs.
PERSONAL TRANSPORTADO:	1.829 Hombres
CARGA TRANSPORTADA:	569.287 Kgrs.

TAREAS ASIGNADAS

1.- Transporte de personal y material (Implementación B.A.M. "CONDOR")

2.- Abastecimiento B.A.M. "CONDOR".

3.- Abastecimiento R.OA Malvinas y Condor

4.- Recuperación de tripulantes.

5.- Busqueda y Rescate

6.- Movimiento de reservas.

7.- Reconocimiento.-

8.- Evacuación de heridos.-

Mayor OS[illegible]

JEFE ESCUADR[illegible]

Anexo 3

INFORME DEL ESCUADRON HELICÓPTEROS

INFORME ~~ESCUADRON HELICOPTEROS (Desplegado en MLV)~~

Medios Asignados:

1. Los medios asignados al Escuadrón Helicópteros, desplazados en el T.O. Malvinas fueron:

1°) Personal

Mayor D. Oscar José POSE (E Air 1891)
Primer Teniente D. Manuel FERNANDEZ (E Air 2522)
Primer Teniente D. Julio BROWER (E Air 2635)
(todo mayúsc) Primer Teniente D. Horacio Giaigischia (E Air 2632)
Primer Teniente D. Antonio GRIPOL (E Air 2689)
Primer Teniente D. Alberto BELTRAME (E Air 2679)
Teniente D. Marcelo Pinto (E Air 3116)
Teniente D. Luis LONGAR (E Air 3143)
Teniente D. Alejandro VERGARA (E Air 3487)
Teniente D. Ricardo LUDUEÑA (E Air 3517)
Teniente D. Saturnino SANCHEZ (E Air 3540)
Teniente D. Gustavo BREA (E Air 3563)
Suboficial Ayudante Roberto PRATS (Mecaer 11328)
Suboficial Ayudante Eulogio MARTINEZ (Mecaer 11667)
Suboficial Ayudante Juan CANTON (Mecelectr 11460)
Suboficial Ayudante Hugo WHITE (Mecaer 12087)
Suboficial Auxiliar Antonio ALVAREZ (Abast 11643)
Suboficial Auxiliar Luis CAPRA (Mecaer 12694)
Suboficial Auxiliar Orlando RUIZ (Mecaer 13820)
Suboficial Auxiliar Ricardo BACARO (Mecelectr 13086)
Cabo Principal Eulogio GOMEZ (Seg Def 14064)
Cabo Principal Atilio BISTONI (Mecaer 14180)
Cabo Principal Rolando CARMONA (Mecaer 15097)
Cabo Principal Raul FERNANDEZ (Mecaer 13714)
Cabo Principal Alberto LOPEZ (Mecaer 14127)
Cabo Principal Hugo HERRERA (Mecaem 15209)
Cabo Primero Carlos CAÑISALE (Mecelectr 15992)
Cabo Primero Eduardo GOMEZ (Mecinst 15953)
Cabo Primero Segundo PALACIO (Mecaer 16413)
Cabo Primero Sergio QUIÑONEZ (Mec Sist 16825)
Cabo Primero Gabino CRISPIN (Mecelectr 16776)
Cabo Primero Mario VERA (Mecarm 16757)
Cabo Primero Alberto MONTALDO (Mecarm 16760)
Cabo Primero Ariel CHOERON (Mecarm 17403)
Cabo Primero Santos VEGA (Mecarm 18016)
Cabo Primero Roberto LOPEZ (Mec Sist 16844)

2°) Material Aéreo

CH-47 Matrícula H-91
CH-47 Matrícula H-93

B-212 Matrícula H-83
B-212 Matrícula H-85



Constitución de la Unidad Aérea

2. Esta Unidad se constituyó en forma progresiva a medida que surgían las necesidades en el T.O. MLV. En un primer momento se efectuaron previsiones de empleo para un (1) helicóptero Bell 212, el cual arribó a la zona de operación el día 02-04-82. Posteriormente se completó la dotación del material asignado con el arribo de DOS (2) CH-47 y otro B-212.

Actividad Realizada

3. Durante la permanencia del Escuadrón Helicópteros desplegado en el T.O. MLV se cumplimentó con la siguiente actividad:

1°) Mes de Abril

a) Horas voladas...............270 hs.
b) Personal transportado.......685 hombres
c) Carga transportada..... 355.585 Kgr.

2°) Mes de Mayo

a) Horas voladas............270:20 hs.
b) Personal transportado.....1.260 hombres
c) Carga transportada.....232.702 Kgr.

3°) Totales

a) Horas voladas............477:20 hs.
b) Personal transportado.....1.745 hombres
c) Carga transportada.....588.287 Kgr.

4°) Personal Recuperado

Pilotos eyectados FAA
Pilotos eyectados ARA............1
Pilotos enemigos.................1
Tripulantes embarcaciones
Comandos de EA
R.O.A. Base "Condor".............3

Tareas Cumplidas

4. Las tareas cumplidas por el material de helicópteros en su permanencia en el T.O. MLV fueron:

1°) Determinación de probables zonas de desembarco a ser empleadas por el ENO.

2°) Transporte de tropas (Ejército) entre Puerto Argentino y Bahía Fox.

3°) Transporte de tropas (Ejército) entre Puerto Argentino y Darwin(RI 25)

4°) Transporte del apoyo técnico y repuestos de IA-58 entre Puerto Argentino y Puerto Darwin.

5°) Transporte de munición y armamento de IA-58 entre Puerto Argentino y Puerto Darwin.

6°) Transporte del apoyo técnico y repuestos de CH-47 y B-212 entre Puerto Argentino y Puerto Darwin.

7°) Transporte de munición y armamento de CH-47 y B-212 entre Puerto Argentino y Puerto Darwin.

8°) Transporte de combustibles y lubricantes para la BAM "Condor".

9°) Transporte de A.A. de 20 y 35 mm. a la BAM "Condor".

10°) Transporte del personal integrante de la BAM "Condor"

11°) Transporte de víveres, vestuario y equipos para implementar la BAM "Condor".

12°) Emplazamiento y abastecimiento aéreo de la R.O.A. "Malvinas" y R.O.A. "Darwin".

13°) Evacuación de Heridos.

14°) Transporte del RI 12 entre Puerto Argentino y Darwin (927 hombres)

15°) Recuperación de tripulaciones (Aeronaves y embarcaciones).

16°) Abastecimiento Aéreo de la BAM "Condor".

17°) Transporte y emplazamiento de cañones de 105 mm. y morteros 81 mm. en la desembocadura del canal San Carlos.

18°) Transporte y emplazamiento de piezas de A.A.

19°) Movimiento y emplazamiento de reservas.

20°) Recuperación de material pesado (Camiones - Tractores - ambulancias) paralizado en zonas intransitables.

21°) Carga de contenedores sobre chatones para ser transportados por modo terrestre.

22°) Exploración y reconocimiento.

23°) Evacuación de personal desde Bahía Elefante.

24°) Transporte y emplazamiento de misiles antiaéreos.

25°) Abastecimiento aéreo a Bahía Elefante.

26°) Transporte de morteros y munición (Puerto Argentino-Hobbart)

27°) Transporte ECA y ECCO con vehículo (Pto. Argentino-Hobbart).

Bajas sufridas

5. Los medios del Escuadrón Helicópteros deplegados en el T.O. MLV, no sufrieron bajas ni daños en el material aéreo. El día 07 Jun 82, se ordenó el repliegue del personal perteneciente a la Unidad Aére, en tal fecha se evacúa desde Puerto Argentino a VEINTIDOS (22) hombres vía C-130 y permanecen en la Isla Dieciseis (16) con la tarea de replegar en núcleo hacia el continente al material CH-47.

6. El día 09 Jun 82 repliega el material CH-47 (a/u 2) hacia Río Grande. La navegación se efectúa en condiciones nocturnas y realizando vuelo de contorno (50 pies sobre obstáculos) para evitar ser detectados por el ENO.

7. En Puerto Argentino permanecen en tierra dos B-212 fuera de servicio, sin posibilidades de reparación por falta de repuestos y la situación imperante. También quedan en Puerto Argentino dos pilotos de B-212 para intentar evacuar hacia algún buque propio a uno de los B-212 que permitía un vuelo de muy corta duración.



Inconvenientes y Deficiencias Detectadas.

8. Los inconvenientes y deficiencias que se presentaron durante el despliegue y las operaciones de los medios del Escuadrón Helicópteros desplegado en el T.O. MLV fueron:

1°) Los tiempos de alistamiento para concretar el despliegue, fueron sumamente cortos, ocasionando con ello el desplazamiento del personal y material desde sus lugares de asiento sin que se pudieran adoptar todos los detalles pertinentes a la operación que se debería ejecutar.

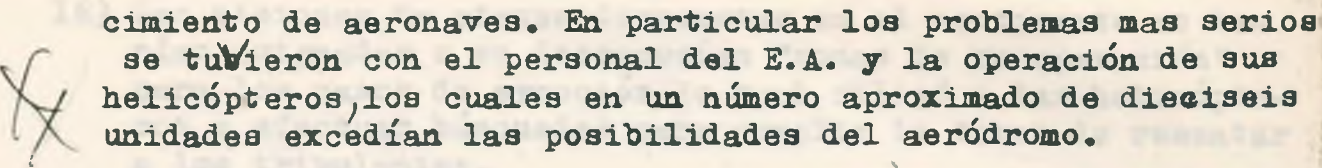
2°) Las aeronaves CH-47 se encontraban pintadas con colores vivos para que fueran facilmente avistadas durante su operación en el Sector Antártico Argentino.

3°) Las tripulaciones desconocían las previsiones de empleo efectuadas para el material en cuestión.

4°) Las comunicaciones (VHF Y HF) en el vuelo de despliegue a las islas, fueron totalmente ineficaces al punto de perderse contacto a solo diez minutos del despegue de Río Gallegos y restablecerlo solo cinco minutos antes del arribo a Puerto Argentino.

5°) Los tiempos de alistamiento entre salidas se vieron notablemente aumentados dependiendo de la posibilidad de conseguir reabastecer a las aeronaves con el único camión de combustible existente en el aeródromo. de PUERTO ARGENTINO

6°) La operación simultanea en Puerto Argentino de los Helicópteros propios, los de la Fuerza Ajército y las aeronaves que intervenían en el puente aéreo, creó serios problemas de congestionamiento, estacionamiento, carga, descarga y reabaste-


cimiento de aeronaves. En particular los problemas mas serios se tuvieron con el personal del E.A. y la operación de sus helicópteros, los cuales en un número aproximado de dieciseis unidades excedían las posibilidades del aeródromo.

7°) Durante el período prehostilidades la operación aérea (Puente Puerto Argentino - Darwin) debió ser suspendida cuando la A.A. de EA realizaba tiro de adiestramiento por falta de información y coordinación previa (corredores de entrada y salida).

8°) El equipamiento de eslingas y chinguillos para operar con carga externa fue insuficiente.

9°) La carga a transportar ya sea esta de FAA como de otras armas no se encontraba preparada para ser transportada en vuelo (interna o externamente) lo cual impidió el aprovechamiento máximo de la capacidad de carga del material aéreo, como así también obligó a realizar vuelos para completar diferentes sistemas que no podían entrar en servicio por no haber sido embarcados en un mismo vuelo o en la prioridad apropiada.

10) La carencia de equipos de comunicaciones portátiles dificultó la transmisión de órdenes entre el Puesto Comando y el Jefe de Escuadrón y entre este y sus medios dependiente.

11) No se concretó un adecuado control de la carga a transportar en los lugares de embarque y desembarque ocasionando inconvenientes con las prioridades impuestas.

12) No se contó con los elementos necesarios para la operación nocturna; sistemas de aproximación y aterrizaje, anteojos de luz residual, dos tripulaciones por aeronave, etc.

13) Durante el período de hostilidades, se operó sin protección ni superioridad aérea, lo cual sumado a la carencia de armamento defensivo eficaz en el material de helicópteros, obligó a emplear constantemente tácticas de evasión para lograr la sobrevivencia de los medios empeñados y el cumplimiento de las misiones ordenadas.

14) No se contó con material de helicópteros aptos para interdictar el accionar de los helicópteros enemigos.

15) Las comunicaciones aire-tierra, fueron ineficaces privando a las tripulaciones de conocer la situación imperante tanto en la ruta como en las areas terminales y las posiciones de las PAC del ENO. El principal factor que origina este problema radica en el vuelo de contorno que realiza el material de helicópteros, el cual disminuye el alcance VHF a menos de cuatro (4) Mn. de las áreas terminales.

16) Las misiones de ataque dispuestas en el continente no tenían asignadas o se desconocían "zonas de recuperación" para los casos de eyección, lo cual obligó a las helicópteros a efectuar búsquedas para cumplir la tarea de rescatar a los tripulantes.

17) El equipamiento de supervivencia y rescate, no se encuentra estandarizado en las diferentes unidades, en particular el caso de las radiobalizas para localización y arneses para izado con grúa. En el caso de las radiobalizas, algunas emitían en las frecuencias internacionales de emergencia haciéndolas fácilmente localizables por el ENO y dificultando seriamente la tarea de recuperación.

18) La información con que se contó para ejecutar las tareas impuestas fué escasa y aveces incierta, impidiendo un detallado planeamiento de cada salida.

19) No se contó en las aeronaves con el equipamiento de alarma-radar (radar-warning) ni sistemas de disminución de radiación calórica, engaño antimisil, antiradar, los cuales son propios de las aeronaves de combate y sumamente necesarios para la sobrevivencia de las mismas.

20) El vestuario de vuelo, no se adecúa al modo de operación de una unidad de primera línea la cual se encuentra expuesta por la vida en campaña a las inclemencias meteorológicas y del terreno durante las 24 hs. del día.

Proposiciones:

De acuerdo a lo expresado anteriormente se propone neutralizar las deficiencias mencionadas mediante:

1°) Determinar las previsiones de empleo del material de helicópteros en el campo táctico y asignar tal responsabilidad específica a una Unidad Aérea a efectos que determine las procedimientos operativos pertinentes, adiestre su personal y efectúe los requerimiento operativos correspondientes.

2°) Preveer la operación de tal Unidad a modo de un Escuadrón Aeromovil capaz de ser autosuficiente por si mismo para sostener su operación.

3°) Asignar la responsabilidad de preparación de cargas a toda Unidad que prevea ser transportada por helicópteros, ya sea en modo interno o externo, previendo el detalle de peso y tamaño de los bultos; eslingas para cada elemento que debe ser transportado externamente; personal de dichas unidades entrenados para realizar enganches y señales tierra-aire a los tripulantes etc.

4°) Realizar prácticas periódicas entre las unidades a ser trasladadas con helicópteros y los Escuadrones Aéreos pertinentes, a efectos de determinar procedimientos, adiestrar al personal, determinar tiempos, detectar y neutralizar deficiencias.

5°) Integrar los distintos comandos operativos con personal especialista en helicópteros para planificar las misiones a asignar al material en cuestión, realizar el control de las mismas y asesorar el E.M. en todo lo pertinente.

6°) Dotar a las Unidades de helicópteros con material específico para el combate, en especial para anular la capacidad del ENO de ejecutar operaciones con este material sin que se le presente oposición.

7°) Adquirir y desarrollar los medios necesarios para asegurar la operación nocturna en combate del material de helicópteros de la FAA.

8°) Implementar comunicaciones eficaces que permitan el vuelo a ~~bajos costos.~~ baja cota

9°) Determinar y asignar, previo a cada misión de ataque, "Areas de Recuperación", para casos de eyección que permitan ejecutar las recuperaciones de los tripulantes en las formas y horarios mas propicios.

10) Estandarizar los equipos de supervivencia en especial radiobalizas y arneses. Las radiobalizas en tiempo de guerra deben emitir en frecuencias que puedan ser negadas al ENO.

11) Efectuar ejercicios períodicos entre las Unidades de ataque y las de rescate a efectos de adiestrar al personal, optimizar los procedimientos operativos, detectar y anular deficiencias.

12) Incopporar en todos los arneses de paracaidas los elementos necesarios para recuperar rápidamente a un hombre del agua.

13) Estudiar y determinar el vestuario adecuado para el personal que integre los Escuadrones Aeromóviles.

14) Dotar a los Escuadrones Aeromóviles de equipos de comunicaciones portátiles que aseguran el enlace y transmisión de órdenes entre sus componentes.

EF

IMPLEMENTACION DEL SISTEMA DE DEFENSA DE LA BAM MALVINAS

COMPAÑIA DE DEFENSA

I - SITUACION:

1. Como consecuencia de la reintegración al territorio nacional de las Islas Malvinas, se originó en la FA la misión particular de asegurar la operatividad del AD de Pto. Argentino para lo cual se dispuso la implementación de una Base Aérea Militar en ese lugar.

2. Consolidada la faz inicial de tomar el aeródromo, el sistema defensivo se montó en base a las siguientes tareas desarrolladas por el GOE (Anexo 2):

1°) Reconocimiento del terreno y determinación de las posibles vías de aproximación del enemigo.

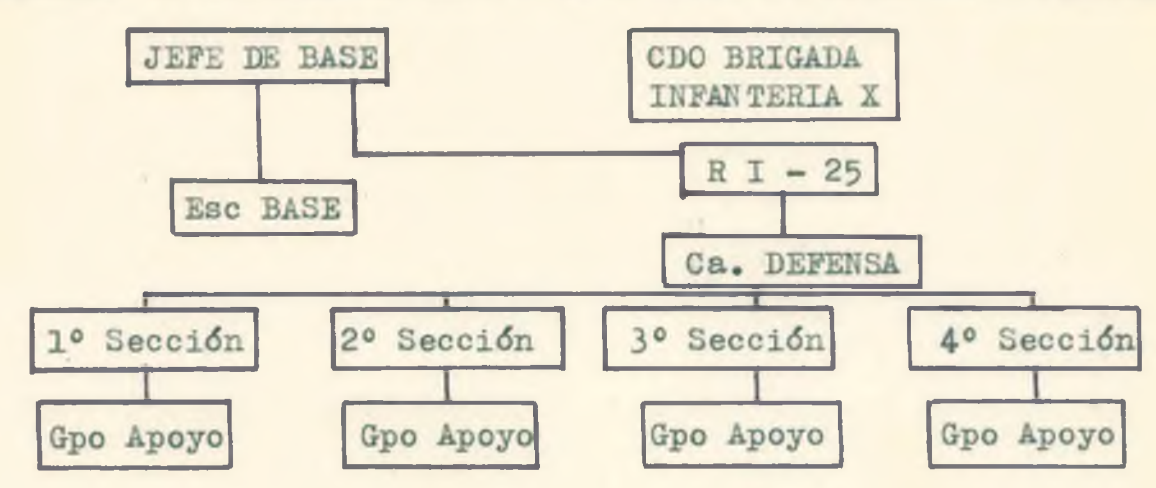
2°) Emplazamiento de TRES (3) puntos fuertes de defensa. (Dado lo reducido de los efectivos existentes).

3. A partir del día 6 y 7 de Abril este sistema se reforzó con la Ca. de Defensa recien llegada y su integración al RI - 25 de Ejército, asignado a la defensa terrestre de la BAM MALVINAS; dada la ubicación particular de la pista e instalaciones.

4. Asimismo, se dispuso la integración de la defensa aérea en un concepto de doble empleo: antiaéreo y defensa terrestre.

ORGANIZACION

5. Luego de realizarse una apreciación de selección, se organizó el sistema defensivo de acuerdo al siguiente organigrama:



///

///

FUERZAS ENEMIGAS

6. El criterio adoptado para el emplazamiento del sistema defensivo terrestre ante un eventual ataque por parte de tropas del Reino Unido, es el de puntos fuertes, en sectores de probables vías de aproximación del enemigo, considerando UN (1) ataque principal, DOS (2) ataques secundarios, DOS (2) maniobras de diversión y UN (1) sector probable de golpe de mano (ANEXO 1).

FUERZAS PROPIAS

7. Ejército Argentino; R I - 25, GADA 601, GADA 602. Fuerza Aérea; Ca. Defensa Esc. tropa 1 y Sec. Defensa Esc. Tropa 7 - AAa 1.

8. Armada Naciona; Sección Apoyo de ametralladoras 12,70.

II - MISION

9. Proveerla defensa integral de la BAM MALVINAS, a partir del día 2 Abril 1982 a fin de asegurar las operaciones aéreas de la Unidad.

III - TAREAS ORDENADAS

10. Las tareas ordenadas al sistema de Defensa son las que se detallan a continuación:

1°) Emplazamiento en el terreno de las secciones, basado en un esquema de puntos fuertes de acuerdo al Anexo 1.

2°) Construcción de las fortificaciones y trabajos en campaña de acuerdo al rol de combate de los componentes.

3°) Construcción de obstáculos, con elementos de circunstancia en las áreas de su responsabilidad.

4°) Minado de las diferentes playas de probables desembarcos enemigos a cargo de personal especializado de Infantería de Marina.

5°) Emplazamiento de un VIVAC en la retaguardia de cada sección.

6°) Organización del sistema de racionamiento por sectores de defensa.

///

///

7°) Mimetizado de los emplazamientos defensivos y de los VIVAC.

8°) Alistamiento del plan de combate.

9°) Alistamiento del plan de fuego de cada elemento, subdivididos en sectores.

10°) Alistamiento del plan de repliegue.

11°) Alistamiento del plan de destrucción.

12°) Alistamiento del Plan de abastecimiento en combate.

13°) Se realizó con el armamento de dotación, ejercicios de tiro individual y de conjunto diurno y nocturno y limpieza del armamento periódico.

14°) Se efectuó instrucción de combate cuerpo a cuerpo y por grupos.

15°) Se asignaron soldados como seguridad a personal de la ROA que desplegó en la isla.

16°) Se colaboró en la ejecución de diferentes tareas no especificadas en la defensa pero que sí hacían a la misión a cumplir por la BAM.

17°) Se construyeron letrinas de campañas próximas a las posiciones.

PERIODO DEL 1 DE MAYO AL 14 DE JUNIO.

11. Durante el período de desarrollo de las hostilidades se continuó con el cumplimiento de las tareas enumeradas en el párrafo 1. además de las siguientes:

1°) Mejoras y reemplazamiento de algunas posiciones.

2°) Construcción de posiciones de cambio y reservas (2da y 3ra línea de combate).

3°) Construcción de refugios y depósitos de abastecimiento subterráneos.

4°) Organización y distribución del abastecimiento, adecuándolos a la situación emergente de los ataques aéreos y navales.

///

///

5°) Ejecución de tareas de servicios de apoyo al personal tales como:

a) Implementación del sistema de higiene del personal.

b) Asistencia espiritual a través de visitas períodicas del Capellán.

c) Recorrida de control sanitario e higiene de las posiciones.

d) Distribución y recepción de correspondencia.

IV - ADMINISTRACION Y LOGISTICA:

12. Los aspectos consignados en este título son analizados por el Escuadrón Base de la BAM MALVINAS.

V - COMANDO Y COMUNICACIONES

13. La ubicación de los puestos de Comando principales y Secundarios fueron los que se detallan a continuación:

1°) Puesto de Comando Operativo:

- Jefe de Regimiento RI - 25

- Jefe de Defensa Terrestre de la BAM MALVINAS (Anexo 1).

2°) Puesto de Comando Administrativo:

- Jefe de BAM MALVINAS.

- Jefe de Defensa Terrestre de la BAM MALVINAS (Anexo 1).

14. Dada la situación particular de la ubicación particular de la BAM MALVINAS, hizo necesaria la integración de personal y medios de Fuerza Aérea y Ejército, por el cual se tenía una relación de Comando Operacional a través del RI-25 y una conducción administrativa y logística, independiente, a cargo de las respectivas Fuerzas.

15. Las comunicaciones utilizadas entre las diferentes fracciones que brindaban la defensa a la BAM fueron las siguientes:

1°) Teléfono de campaña.

2°) HT.

///

16. Los sistemas de alarmas implementadas fueron los siguientes:

1°) Teléfono de campaña.

2°) HT.

3°) Sirena (Para un sector reducido por problemas de viento y poca potencia).

4°) Bengalas.

VI - CONCLUSIONES DE LAS EXPERIENCIAS EXTRAIDAS DE LAS OPERACIONES AEREA INTELIGENCIA.

INFORMACION.

17. No se contó con información calificada de Inteligencia que previera la oportunidad del primer ataque, lo que ocasionó que el primer bombardeo aéreo, sorprendiera a parte del personal, fuera de las fortificaciones previstas para la situación de combate.

18. No existían órganos de búsqueda de inteligencia que dieran satisfacción a los EEI, tales como patrullas de reconocimientos, observadores adelantados (Independientemente de la ROA), lo que motivó, en varias oportunidades, el desconocimiento de la ubicación de las fuerzas terrestres enemigas.

19. La BAM MALVINAS tenía la particularidad que por su situación insular y aislamiento y por estar ubicada dentro de la zona de combate, lindando con la pista con primera línea de combate, nunca fué prevista en los documentos doctrinarios de la Fuerza Aérea una BAM en esa situación.

20. Por estas causas, la Defensa fué integrada al sistema defensivo perimetral ya instalado, y bajo Comando Operacional del RI-25.

21. A su vez, el RI-25 quedó bajo Comando Operacional de la Jefatura de la BAM, pero mantuvo Comando Administrativo del Comandante Terrestre de las Islas (Gral JOFRE) quién podía disponer de sus efectivos. De haberse realizado una conducción más flexible y adecuada a las circunstancias, se pudo haber dispuesto del empleo de este Regimiento para otros fines y la BAM hubiera tenido una disminución de sus efectivos defensivo. Esto indica que no se debe insistir en dejar la responsabilidad de la defensa perimetral de una BAM a la Fuerza Ejército.

///

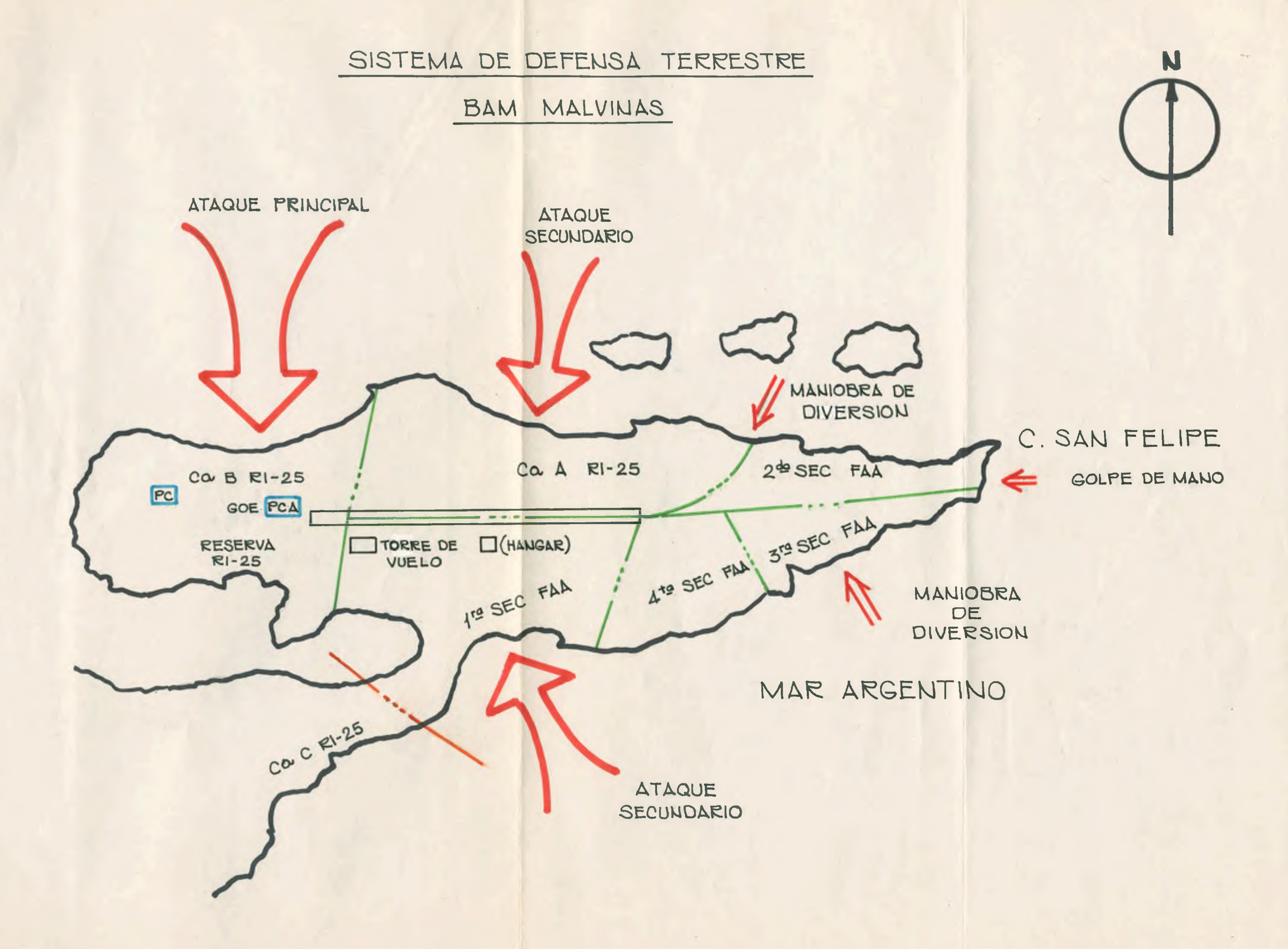
22. No se contó con información del armamento de dotación de las fuerzas enemigas, asimismo sus características y forma de empleo, como tampoco formas de neutralizarlo ante un ataque o tipo de refugio adecuado para disminuir sus efectos, quedando librado a la capacidad profesional del personal, a la intuición, o a supuestas capacidades del enemigo, que al repetirse entre el personal, llegaban a cobrar visos de realidad, productor de la incertidumbre.

PROPOSICIONES:

23. Con suficiente anticipación al desarrollo de una operación deben estar constituídas los organismos de operaciones y de inteligencia, para la "Reunión de Información" y su posterior distribución, y se debe analizar la posibilidad de crear unidades experimentalmente adaptadas para la defensa perimetral de las BB.AA.MM.

24. Debe preverse con suficiente antelación, el estudio particular de la situación de seguridad y defensa del objetivo a defender, a efecto de arbitrar los medios necesarios para su implementación.

ANEXO 1



SISTEMA DE DEFENSA TERRESTRE
BAM MALVINAS
N
ATAQUE PRINCIPAL
ATAQUE SECUNDARIO
MANIOBRA DE DIVERSION
C. SAN FELIPE
GOLPE DE MANO
Ca B RI-25
PC
GOE PCA
RESERVA RI-25
TORRE DE VUELO
(HANGAR)
Ca A RI-25
2da SEC FAA
3ra SEC FAA
4ta SEC FAA
1ra SEC FAA
MANIOBRA DE DIVERSION
MAR ARGENTINO
Ca C RI-25
ATAQUE SECUNDARIO

ANEXO 2

IMPLEMENTACION DEL SISTEMA DE SEGURIDAD DE LA BAM MALVINAS

GRUPO OPERACIONES ESPECIALES

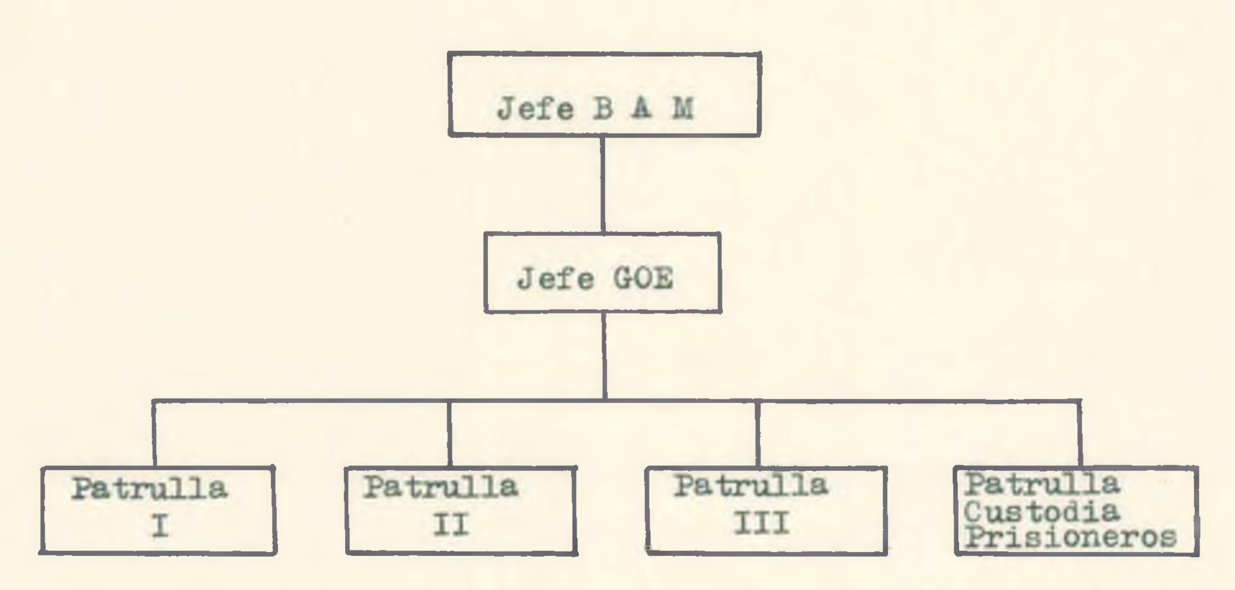
1er. Período: 2 de Abril - 30 de Abril

SITUACION.

1. Cumplimentando la orden impartida por el señor Comandante de Operaciones Aéreas, el GOE desplegó a partir del día 2 Abril de 1982 en el primer avión que aterrizó en el aeródromo de las Islas MALVINAS, a efectos de consolidar la toma del mismo a fin de permitir la operación del resto de las aeronaves. Además, debió realizar la requisa de las diferentes instalaciones que componían el mismo, detectando la existencia de posibles elementos explosivos dejados por el enemigo; reconocer el perímetro del aeródromo y brindar la seguridad inicial hasta tanto se estableciera el sistema de seguridad previsto.

ORGANIZACION.

2. El Grupo Operaciones Especiales desplegó inicialmente dependiendo del Jefe de Componente Aéreo pasando posteriormente a depender del Jefe de la BAM MALVINAS.



3. Cada una de las patrullas tenía la misma organización interna a excepción de la "Patrulla Custodia de Prisioneros" en virtud de la tarea particular que debía cumplir. (Su organización era UN (1) Jefe de equipo y TRES (3) Suboficiales Subalternos que desempeñarían tareas de custodia).

///

///

4. Las Patrullas de Combate estaban organizadas de la siguiente manera:

1°) Jefe de Patrulla.

2°) Navegador.

3°) Tirador ametrallador (con FAA)

4°) Tirador con lanzacohete.

5°) Mortero de 60 mm.

6°) Minador

7°) Jefe reemplazante.

TAREAS ASIGNADAS

5. Las tareas asignadas al Grupo Operaciones Especiales a ejecutar durante la operación de recuperación de las Islas MALVINAS fueron las que a continuación se detallan.

1°) Ejecutar la toma del aeródromo MALVINAS a partir del día 2 de Abril de 1982.

2°) Requisar las instalaciones del aeródromo con el fin de detectar la existencia de trampas explosivas y/o explosivos.

3°) Reconocer el aeródromo y zonas adyacentes determinando los sectores más aptos para instalar los puestos de seguridad.

4°) Instalar los puestos de seguridad y brindar la misma hasta tanto el personal de la IX Brigada Aérea se hiciera cargo de este servicio.

5°) Asesorar sobre la instalación y funcionamiento del servicio de seguridad implementado en la BAM MALVINAS.

6°) Custodiar, mientras permanecieran en el aeródromo y durante el traslado desde las Islas al continente, al personal inglés evacuado.

7°) Colaborar en toda otra tarea emergente de la situación.

///

///

TAREAS EJECUTADAS

6. Las tareas ejecutadas durante este período fueron las siguientes, además de las ya enunciadas en párrafo 5:

1°) Actuar como fuerza de reserva para el caso de ataques enemigos.

2°) Construir con elementos de circunstancias, obstáculos y trampas explosivas para ser emplazado en las playas próximas al aeródromo, de posible desembarco enemigo.

3°) Patrullar diariamente diferentes sectores del aeródromo para determinar posible accionar de comandos ingleses.

4°) Patrullar, a requerimiento, en helicóptero zonas que se suponía se desarrollaban actividades que permitieran el posterior accionar del enemigo.

5°) Realizar trabajos como buzos para liberar la hélice del "Río Cincel" que había quedado amadrinado con un buque pesquero de bandera polaca en proximidad al Puerto local.

6°) Construir posiciones y depósitos de munición, de campaña, en diferentes sectores de la BAM MALVINAS.

7°) Colaborar en la construcción del Puesto Comando de Alternativa y en la protección a los edificios de la Aeroestación.

8°) Impartir instrucción al personal de soldados y cuadros que integraban el Sistema de Defensa de la Unidad en los siguientes aspectos:

a) Construcción y mejoramiento de las fortificaciones de campaña.

b) Combate, desplazamiento en el terreno, cambio de posición, patrullaje, alarmas, observación nocturna, etc. (Se realizaron ejercitaciones prácticas).

c) Tiro, teórico y práctico, diurno y nocturno; mantenimiento del armamento, etc.

9°) Dar seguridad en el edificio central y en la zona de plataforma de aviones durante las descargas de los mismos a efectos de evitar confusiones y el ingreso de personal no autorizado.

10°) Colaborar con el Grupo I de Construcciones en la descarga

///

///

de los buques que transportaban material para la BAM MALVINAS.

CONCLUSIONES.

GENERALIDADES.

7. En función de las tareas asignadas y de las ejecutadas, el personal del Grupo Operaciones Especiales cumplió satisfactoriamente con las tareas específicas ordenadas, demostrando un elevado grado de profesionalismo y sacrificio, logrando los objetivos iniciales propuestos.

8. También cumplió con un elevado número de tareas adicionales que no le son específicas para una unidad de este tipo, pero que contribuyeron en alto grado a solucionar problemas que fueron surgiendo imprevistamente durante el período de implementación de la BAM.

LOGISTICA

9. Con relación a esta área, se puede decir que las deficiencias enumeradas para el sistema de defensa, en lo relativo a vestuario y alimentación son similares. Pese a que el GOE cuenta con prendas más aptas para la zona, no fueron llevados en su totalidad dado que en la orden inicialmente impartida no se consideraba un período de tiempo tan prolongado.

X 10. No se contó con los elementos necesarios para realizar tareas de buceo, en razón de que no se posee provisión de ellos, para lo cual se emplearon algunos obtenidos de la requisa efectuada a los infantes de marina inglesa y otras de ELMA, trabajando el personal en situación crítica y expuestos a sufrir lesiones.

X 11. Considerando las tareas asignadas inicialmente el armamento de dotación del Grupo fué el que correspondía, no sucediendo lo mismo con el material explosivo; los que fueron insuficientes considerando las necesidades de instalar minas y trampas explosivas que surgieron con posterioridad.

ADIESTRAMIENTO

12. Dada las capacidades adquiridas por el personal, su desempeño fué correcto tanto en actividad específica como en el de instruir al personal del Sistema de Defensa. En este aspecto, se encontró personal de la de Defensa, que tenía algunas dudas y soldados que no poseían un nivel adecuado para entrar en combate, en particular en lo que corresponde al empleo de las armas.

///

///

COMUNICACIONES

13. El Grupo Operaciones Especiales no cuenta en su equipamiento con material de comunicaciones para el desarrollo de las operaciones, debiendo en todo los casos recurir durante la noche al empleo de las HT, como único material disponible, de la dotación de la BAM, con los inconvenientes ya puntualizados en el Anexo de Defensa.

PROPOSICIONES

14. Cumplidas las tareas específicas se ha señalado que el Grupo Operaciones Especiales desarrolló un cúmulo de actividades que escapan a su función específica. Y si bien, considerando la situación particular que se creó en la zona, la inminencia de un ataque inglés, ante el cual el personal afectado no debió escatimar su capacidad y esfuerzo para el logro del éxito de la misión, ello puede dar lugar a que quede establecido un precedente que no está acorde con la función específica de empleo de unidades de estas características, en los cuales el personal se prepara con intensidad y está dirigido hacia el logro de otros objetivos.

15. Las operaciones a ejecutar por un Grupo de Operaciones Especiales, deben estar planificadas con la debida anticipación de manera tal que permitan ser practicadas, a fin de solucionar inconvenientes que pueden surgir, ya que, con la base de ello se seleccionará el vestuario, armamento y demás elementos necesarios, considerando además el tiempo que va a permanecer desplegado.

16. Se debería dotar al mismo con el material de comunicaciones y equipos especiales apto y suficiente para desarrollar operaciones en forma autónoma, sin tener que depender al respecto de la capacidad de otras unidades y/u organismos.

17. Con relación al adiestramiento del personal, se sugiere que los Oficiales, de Escalafón General en jerarquía de Alférez y Suboficiales de Seguridad y Defensa en el grado de Cabo, reciban una instrucción intensiva, posterior a su egreso durante un período aproximado de TRES (3) meses; impartida en diferentes zonas del país, para lo cual puede emplearse al personal del GOE como instructores en el desarrollo de esta actividad.

2do. Período: 1 de Mayo - 14 de Junio

SITUACION.

18. Iniciadas las hostilidades, el Grupo permaneció en la

///

BAM MALVINAS desarrollando diferentes tareas de apoyo a las actividades aéreas que se desarrollaban en la misma. Asimismo, se destacó una patrulla compuesta por DIECISEIS (16) hombres para participar en operaciones conjuntas con personal de Ejército, Armada Nacional y Gendarmería y posterior a ello a brindar seguridad del CIC en horario nocturno a efectos de prevenir posibles operaciones de comandos enemigos.

TAREAS EJECUTADAS

19. Las tareas cumplidas por el GOE durante el 2do. período son las siguientes:

1°) Actuar como reserva del sistema de defensa de la BAM MALVINAS.

2°) Brindar seguridad al Puesto Comando de la BAM MALVINAS y al CIC durante las horas nocturnas a fin de prevenir golpes comandos del enemigo o sabotajes de la población local.

3°) Colaborar en el balizamiento de la pista durante las operaciones nocturnas que se desarrollaron en la BAM.

4°) Dar seguridad a las aeronaves y a la operación de descarga a efectos de evitar que los bultos fueran retirados por quien no correspondía.

5°) Efectuar una patrulla de exploración y reconocimiento en dirección a San Carlos hasta tomar contacto visual con las avanzadas enemigas.

6°) Ocupar alturas ubicadas a una distancia de QUINCE (15) Km de Puerto Argentino conjuntamente con efectivos de Ejército y Gendarmería a fin de detener los primeros avances del enemigo.

7°) Participar en una operación de rescate de una patrulla de Ejército que había quedado dentro del dispositivo enemigo.

CONCLUSIONES

20. Las tareas desarrolladas en la BAM no fueron las específicas de un Grupo de Operaciones Especiales y en el caso particular como el que se presentó, el número de personal afectado no era suficiente para lograr constituir una reserva de un poder significativo.

X 21. La patrulla de exploración y reconocimiento si bien es considerado una de las tareas específicas, fué desarrollada fuera

///

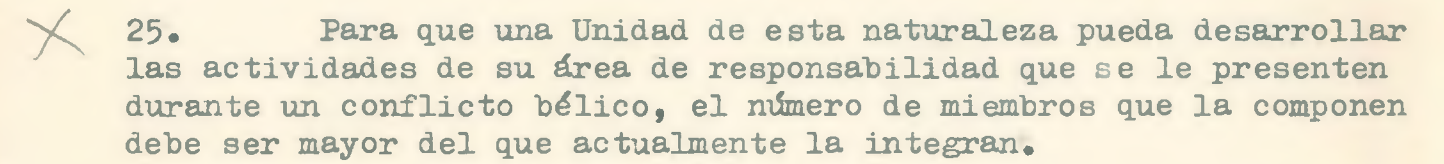
del área de responsabilidad de la Fuerza Aérea, dado que era una actividad para ser ejecutada por la Fuerza Ejército. No obstante ello, la misma fué realizada con eficiencia no siendo aprovechado los resultados obtenidos por el Comando de Ejército pese a haber recibido la información requerida en oportunidad, por razones tácticas, y especialmente por la idea preconcebida de inmovilidad a que estaba aferrado.

22. La operación de ocupar las alturas no se ejecutó ya que ésta demandó mucho tiempo en su implementación y cuando se alistó, el enemigo había ocupado las mismas.

23. En la operación de rescate no partició el GOE, pues se consideró que era una tarea específica de Ejército y éste contaba con el número suficiente de personal como para realizarlo por si solo.

PROPOSICIONES

24. Cabe hacer incapié en el empleo específico que se debe dar a un Grupo de este tipo, y considerando que una vez iniciadas las operaciones no surgieron tareas que requieran a éste, hace que en cierta medida no se cumpla con los objetivos previstos y para lo cual fué creado. Permitiendo que en otras circunstancias se adopte igual criterio, sin considerar que MALVINAS fué una excepción, atento a como se había planteado la situación.



25. Para que una Unidad de esta naturaleza pueda desarrollar las actividades de su área de responsabilidad que se le presenten durante un conflicto bélico, el número de miembros que la componen debe ser mayor del que actualmente la integran.

GH

EFECTOS DEL PRIMER ATAQUE AEREO 010440 MAY 82

CONCLUSION

1. El primer ataque aéreo a la BAM pudo hacer ocasionado más bajas en el personal pero ello no fue así por las causas siguientes:

1°) El ataque se concentró sobre la zona de edificios que aún estaban ocupados, la aeroestación soportó los efectos de bombas de 1.000 lbs. explotadas a 25 mts,por lo que se considera que solo un impacto directo podía destruirla.

2°) Una bomba de 1.000 lbs. cayó al lado de una carpa ocupada y no explotó, lo que puede calificarse de "hecho providencial".

3°) El GOE había evacuado el hangar grande (que luego fue destruído) y hacía 24 hs. que ya ocupaba sus posiciones de combate, en espera del día "D".

4°) La mayoría del personal estaba durmiendo en sus posiciones,debidamente protegidos, por lo cual, sólo impactos directos podían afectarlos.

2. El material aéreo y terrestre que estaba en el área próxima (300 mts) a la TWR fue dañado por las explosiones de las bombas que arrojaron pedazos de barro de unos 3 a 4 Kgs. aproximadamente y restos de material de la pista. El material bien disperso quedó en servicio.

3. El ataque a superficie con cañones de 30 mm es efectivo contra pistas de asfalto, pues producen "baches" del tamaño de un zapato que harían peligrar la operación de aviones de alta perfomance (A-4;M-5; etc) y son muy difíciles de reparar de inmediato.

RECOMENDACIONES

1°) Durante días próximos al "D" la permanencia del personal en la BAM se debe limitar al mínimo indispensable para su funcionamiento, (como se hizo luego del primer ataque en MLV).

2°) Los lugares de descanso y VIVAC deben estar alejados de la zona de TWR y demás instalaciones, al menos 2 KM para evitar la vivencia de las permanente alarmas.

3°) Las ventanas de los edificios deben estar protegidas con bolsas de arena o en su defecto con chapas de cartón prensado para evitar, al menos, los efectos de ondas expansivas. (comprobado).

4°) Se debe abundar en la construcción de refugios próximos a los lugares de trabajo para que el personal cumpla su labor con cierta tranquilidad sabiendo que tiene una protección cercana.

5°) Se debe insistir en la provisión de sirenas eléctricas para poder implementar un sistema de alarma confiable.

///

///

6°) Se debe tratar de sacar de la zona de instalaciones a todo el material rodante y aéreo que sea posible.

X 7°) La provisión de chalecos antibalas es de fundamental importancia para minimizar las bajas del personal de mecánicos y armeros de aviones y de artillería antiaérea.

IJK

BASE AEREA MILITAR MALVINAS

PREVENCION DE ACCIDENTES

ESTADISTICA

- Se controlaron 1533 operaciones aéreas: 756 aterrizajes y 777 despegues.

- Durante el puente aéreo se operó con mínimos meteorologícos sumamente rigurosos (65 Nds de W, 80 mts de techo y 4 Km de visibilidad).

- En algunas oportunidades se debió operar con la plataforma y superficies de rodaje saturadas con 7 aeronaves multimotores a la vez (4 en plataforma; 1 en calle de acceso ; 1 al fondo de pista y otras "tocando" en final.

- Durante el bloqueo aéreo, se operó con la mitad del ancho de pista inutilizada. (1 bomba de 1.000 libras impactó en el costado sur; en el medio de su extensión) y el balizamiento consistía en 10 bochones; pistola de rayos laser en cabecera y zampones.

ACCIDENTES AEREOS

- Hubo 1 accidente mayor por falla de pilotaje al aterrizaje en (Avión Aeromachi de ARA)

- Hubo 3 accidentes menores: un F-28 (falla pilotaje) y dos PUCARA con problemas técnicos en rueda nariz).

- Hubo un accidente menor al reventar cubierta en Aeromachi de ARA durante el aterrizaje.

ACCIDENTES TERRESTRES

- No hubo accidentes automovilísticos pese a tener que conducir sobre superficies mojadas o heladas.

- No hubo accidentes por disparo de armas de fuego.

LMN

ESCUADRON BASE

Jefatura de Escuadrón Base BAM MLV

1er. Período	15 Abr 82 - 30 Abr 82
2do. Período	01 May 82 - 14 Jun 82
3er. Período	14 Jun 82 - 21 Jun 82

PRIMER PERIODO

1 - Escuadrón Base: Organización de acuerdo al Anexo

2 - Situación A diferencia de una BAM normal de despliegue esta organización no tuvo a su cargo un Escuadrón Tropa, ya que la defensa integral del AD estaba a cargo del GOE y este a su vez integrado con AAA y EJE.

3 - Tareas Apoyar las actividades emergentes de las de la ECTA, asegurar el racionamiento, vestuario, armamento, transporte y servicios de la BAM, realizar aquellas reparaciones o modificaciones que la situación imponía, colaborar con el Gpo 1 Cons. en la construcción de refugios y abrigos necesarios para su personal.

4 - Personal de acuerdo al Anexo ALFA

5 - Actividades realizadas:

1°) Durante los primeros momentos, la BAM realiza las siguientes tareas:

a) Apoyo a la Terminal Aérea de Cargas (se movilizaron más de 4000 Tons. de cargas de Aeronaves de la FAA, ARA, AA.AA. y Austral).

b) Construcción de refugios personales, para todos los integrantes de la BAM.

c) Cooperación con Gpo 1 Const. en la construcción de refugios del PC y PC Alternativo.

d) Dispersión del material y disimulado del mismo (combustible y armamento).

///

e) Atención de todos los problemas del personal referido a vestuario, equipamiento, recambio de elementos (ropa, armamento y equipos varios). Provisión de los elementos necesarios para la permamencia del personal en sus lugares de CBT.

f) Preparación y distribución de las Raciones C.

g) Reparación de los vehículos comunes y especiales de la BAM.

h) Asegurar los servicios sanitarios de la BAM.

i) Asegurar la atención médico-sanitaria del personal propio y fuerzas agregadas (Ejército y ARA).

j) Asegurar los servicios de pista para la operación todo tiempo de las Aeronaves.

k) Asegurar la operación de los equipos de usina y generadores de emergencia de la BAM manteniendo la operatividad de la misma.

l) Asegurar la provisión normal de abastecimientos posterior a la iniciación de las hostilidades, desde un lugar seguro a fin de no afectar dichos suministros.

m) Prever el lavado y recambio de ropa de todo el personal, en el continente, aprovechando el puente aéreo que se realizaba.

n) Asegurar a través del A+4 la obtención de elementos, repuestos y en general de aquellos que eran indispensables para el normal desembolvimiento de los servicios de la BAM, y que no era posible conseguir en Puerto Argentino.

o) Realizar la provisión de elementos, víveres, equipos, repuestos, combustible y armamento a la BAM Cóndor. (PTO. DRW).

6 - Conclusiones

1°) En este período se concretaron las tareas expuestas en el apartado 5 con los siguientes inconvenientes:

X

a) Personal: Se notó una carencia de organización en cuanto a la asignación homogenea de ese personal. Por ejemplo el Escuadrón Base contaba al 30 Abr con TRES (3) Oficiales Jefes, CUATRO (4) Oficiales Subalternos, DOCE (12) Suboficiales y TREINTA Y SEIS (36) Soldados. Esto significa un exceso de Jefes y una escases obsoluta de mano de obra, para satisfacer la magnitud de tareas asignadas y premura de realización de las mismas.

X No fueron satisfechos los requerimientos realizados a traves del A-1 en ningún nivel.

No se previeron relevos de personal y el mismo se desgastó antes de iniciarse las acciones, ya que al 30 Abr había personal que llevaba 34 días de despliegue en el terreno.

b) Material:

. Armamento: Hubo personal que fue al despliegue sin armamento correspondiente de dotación, razón por la cual se tuvo que pedir provisión del mismo al Continente.

. Vestuario: El mismo fue suficiente y necesario y entregados en tiempo. El personal mantuvo su vestuario en

condiciones sin ningún problema y se mantuvo el recambio de la prendas sin ningún inconveniente.

- Vehículos: Los vehículos comunes que se llevaron fueron escasos e inadecuados salvo excepciones (Jeeps VW) y no fueron satisfechos los requerimientos canalizados a través del A-4. Los vehículos especiales (elevadores, abastecedores, tractores), fueron eficientes pero sin satisfacer las necesidades de la BAM.
  Tampoco en este aspecto satisfacieron las necesidades solicitadas al A-4.

- Comunicaciones: En general los equipos fueron buenos y confiables (Grinnel, Icom Y Motorola). No hubo mayores inconvenientes con los mismos y se cumplimentaron las exigencias de los servicios.

- Racionamiento: El abastecimiento de víveres fue normal y excedió con creces las necesidades del personal.
  Aquí cabe hacer una acotación al respecto.
  Previo a la ruptura de las hostilidades se trató de colocar en la Ciudad todo el abastecimiento de víveres frescos y secos como fuera posible. Al respecto, se enviaron 20 Ton. de carne vacuna congelada y 8 Ton. de carne bovina sin congelar y la capacidad frigorífica de la Isla era era de 4 ton. más 2 ton. de una refrigeradora portátil que se solicitó. No hubo una inteligencia adecuada del caso ya que a pesar de que el Com BLOOMER y los Vcom. GILOBERT y GAMEN habían permanecido en la Isla en comisión por un tiempo apreciable, no se indagó o consultó a los mismos para enviar la cantidad adecuada evitando de este modo la pérdida que significó el no contar con los medios

necesarios en cantidad suficiente de almacenamiento.
Esta falencia motivó la putrefacción de un gran porcentaje de ese tipo de alimento (7 toneladas aproximadamente), por carecer del almacenamiento necesario.
Como contrapartida se contaba con un lugar adecuado para el almacenamiento de todos los materiales y viveres que se utilizaron especialmente después de la fecha de la ruptura de las hostilidades hasta el fin de la contienda.

- Contra incendio: El servicio se cumplió con ciertas limitaciones ya que los únicos auto bombas conque contaba la BAM era un Lnad Rover confiscado a la FIC, uno de penetración Dodge D 200 de la Fuerza Aérea y los matafuegos de 250 Kg. y 75 Kg. que había de dotación en el AD. No hubo necesidad de empleo hasta el comienzo de las hostilidades.
- Servicio de Pista: El balizamiento de la pista y plataforma era muy bueno. Se contaba con un Flashing que se instaló a posterioridad del 2 Abr y un sistema VASI de iluminación para aproximación de las aeronaves. Para las emergencias se contaba con bochones, flashing portátil y pistola laser. Hubo grandes limitaciones de personal de señaleros, y de servicio normalmente lo desempeño el equipo CIA.

- Usina y generadores de EGA: Se contaba con el equipo del AD que satisfizo las exigencias operativas. Además, cada PC y PC alternativo contaba con los equipos portátiles que satisfacían las exigencias de las emergencias.

- Sanidad: Los medios desplegados han satisfecho las exigencias de las emergencias surgidas en cuanto a personal y material especifico. Faltaron vehiculos livianos de buena suspensión y tracción para ser utilizados como ambulancias internas de la Unidad (tipo CITROEN - MEHARI). La ambulancia provista se rompió al tocar la transmisión con una piedra por ser demasiada baja.

7 - Sugerencias

a) Personal: Ante la eventualidad de un despliegue es absolutamente necesario que se designe o se destaque personal con experiencia en despliegue de BAM o AD de campaña, asegurando los especialistas a cada uno de los servicios.

b) Armamento: Si bien el armamento portátil liviano fue bueno, se hace necesario que en el lugar donde esté instalado el EM deberá existir un control por parte del A-4 a fin de que cada hombre lleve su equipo completo para evitar o minimizar los requerimientos. Es necesario completar el equipo personal del combatiente (anteojos de campaña, anteojos resifuales, puñal de combate, etc.).

c) Vestuario: Es necesario contar con el equipamiento del personal, de acuerdo con el clima de la zona de conflicto y todas sus variaciones antes del despliegue.

d) Vehículos: Es necesario prever los vehículos comunes, especiales y tecnicos, para asegurar las operaciones.

f) Racionamiento: Es necesario perferccionar el sistema sobre todo en la preparación y embalaje de Racionamiento tipo C para adecuarlas al equipo del combatiente. Es necesario modernizar las cocinas para agilizar los suministros y disminuir el volumen de cargas a trasladar.

g) Contra incendio: Ante la eventualidad e un conflicto es necesario evaluar las necesidades de este servicio ya que la carencia del mismo fue total y absoluto, dependiendo de los pocos elementos conque contaba AD para que se tanga el material apto para cualquier tipo de emergencia.

En este aspecto se puede asegurar que la realización de un promedio de 80 a 90 movimientos diarios de aeronaves en la BAM, sin que se produjera un accidente, salvo el FOCKER TC-53 con transporte VIP, si bien se debió al alto grado de de profesionalismo de las tripulaciones y el personal de pista y Terminal de Carga Aérea, no debe dejar de estimarse la ayuda de la Providencia para que no ocurriera incidentes. Se aprecia que en caso de un incidente que produjera un principio de incendio, no hubieran existido medios para ser contenido el siniestro.

h) Servicio de pista: Este servicio se cumplió con muchas limitaciones, fundamentalmente por la falta de señaleros, luego, ante un eventualidad de esta naturaleza, es necesario enviar todo el servicio completamente equipado de tal forma que pueda operar en todo tiempo y en forma autónoma, para evitar demoras en las operaciones.

i) Usina y generadores de EGA: En este evento se contó con una usina automática que era propiedad de la empresa que explotaba los servicios del AD. Ante una situación de la magnitud planteada es necesario enviar la cantidad necesaria de generadores de emergencia para suplir cualquier deficiencia o para suplir los sabotajes o los golpes de manos del ENO.

j) Sanidad: El Servicio de Sanidad no tuvo inconvenientes en su desempeño, se sugiere evaluar lo actuado y perfeccionar los métodos de despliegue para lograr un óptimo desempeño y prever pequeñas ambulancias internas dentro de la BAM (1 c/5 km de perimetro).

k) Instrucción de las especialidades: Planteada una situación de este tipo se deberá prever instruir al personal adecuado

- /// -

y especializado para cada una de las tareas específicas que deben desarrollarse, especificar tipo de especialidad:

- Servicio contra incendio
- Sanidad
- Fortificaciones, refugios y remoción de escombros.
- Seguridad
- Defensa
- Servicios Generales.
- Terminal de Carga Aérea.
- Servicio de Armamento.

ESCUADRON BASE

SEGUNDO PERIODO

1 - Organización: De acuerdo con el Anexo

2 - Situación: Una vez comenzada las hostilidades, la BAM quedo reducida al mínimo indispensable para asegurar las operaciones aéreas y terrestres que se dispusieran (aproximadamente 34 hombres).

3 - Tareas: Realizar el apoyo a las operaciones aéreas y terrestres que se realizaron asegurnado el racionamiento, vestuario, atención y evacuación aeromédica, transporte, servicio de atención de carga y descarga de aviones y servicio de pista y control de transito aéreo.

Mantener todas las obras de refugios y abrigos en general, construir nuevos refugios y abrigos en reemplazo de aquellos que fueron destruídos por los bombardeos.

Asegurar el suministro de munición terrestres y antiaérea, respuestos de armamento y mantenimiento de armamento portátil y liviano.

4 - Personal: El personal que integró la BAM fue el necesario e imprescindible para asegurar las operaciones, con el fin de minimizar los riesgos y evitar bajas innecesarias. Se mantiene el efectivo replegado en la ciudad realizandose turnos de 24 horas en el AD que aseguraron la continuidad de los servicios y el descanso del personal en la ciudad.

5 - Actividades realizadas: Iniciadas las hostilidades se realizaron las siguientes tareas en el ámbito del Escuadrón.

1°) Reconocimiento permanente de las instalaciones, pista y plataforma luego del ataque enemigo del 01 May y posteriores.

2°) Traslado de la totalidad de los víveres al Depósito de la ciudad y montaje del nuevo servicio de Racionamiento en la misma, organizar el suministro y distribución de comida caliente a las posiciones del AD, y proveer los víveres secos y frescos

,a las posiciones que poseian cocina propia, ademas de la ROA y los ECA que se hallaban distribuidos en el terreno.

3°) Remoción de los escombros del vivac a fin de recuperar todos los elementos de vestuario, armamento, repuestos, de sanidad, de campaña y de racionamiento, para su posterior utilización luego de ser revisados y ponerlos en servicio.

4°) Instalación de cocina y comedor en el PC de la BAM para ser utilizado como lugar de redistribución de racionamiento.

5°) Implementación e un lavadero de ropa para asegurar el recambio de prendas, mediante el alquiler de un lavadero tipo industrial en la ciudad, atendido y operado por personal del Escuadrón.

6°) Colocación de un contenedor metálico tipo carga marítima, en colaboración con el Gpo 1 Const. para adecuar al mismo, como sala de operaciones y terapia intensiva en el AD. (Simil quirófano).

7°) Adecuación de un depósito mayor en la ciudad que recibió las cargas que se enviaron del continente, agrupando por Direcciones Generales a fin de facilitar las provisiones, recambios y reparaciones de los elementos el personal que se encontraba en las posiciones.

8°) Adecuación de los servicios de la ECTA para recibir los aviones que pasaban el bloqueo, transportando los requerimientos para las distintas Fuerzas.

9°) Organizar la higiene y baño del personal que se encontraba en las posiciones con recambio de la ropa por otras limpias y en buen estado.

10°) Adecuar el balizamiento de emergencia, flashing y laser para las ayudas de aproximación de las aeronaves. Se iluminaba en forma normal cuando el avión estaba en plena básica y se apagaba cuando tocaba la pista.

11°) Preparar y adecuar todos los sistemas de protección al vuelo en los despegues y aterrizajes de aeronaves (Contraincendio y TWR).

12°) Instrumentar y asegurar la provisión de víveres y equipos personales a la BAM Cóndor hasta el día de su capitulación y 3 días después (17 Jun).

13°) Realizar la limpieza y barrido de la parte utilizable de la pista luego de los bombardeos, retirando los restos de esquirlas, cascotes y piedras que obstaculizaban la misma.

14°) Preparar las cargas y embarques de personal, paletizando las mismas y ordenando la evacuación de heridos a fin de minimizar los tiempos de permanencia en tierra de las aeronaves.

15°) Realizar el mantenimiento de los vehículos livianos especiales y técnicos conjuntamente con personal de Gpo 1 Const. para asegurar las operaciones.

16°) Asegurar la provisión de combustibles para vehículos, calefacción y cocinas a todos los medios desplegados (AD - EM - CIC - ROA - ECA - AAé,y BAM - CDR).

17°) El servicio de Sanidad replegó los medios más importantes al Hospital de las FF AA en la ciudad, dejando en el AD un puesto sanitario de atención primaria, cirugía menor, identificación, clasificación y derivación de heridos y muertos, ademas de organizar la aeroevacuación de heridos.

18°) Realizar el transporte del personal diariamente para efectuar los relevos del mismo en los diferentes turnos que se cumplan en el AD.

19°) Mantener "en servicio" la usina del AD para su uso como EGA de los equipos flashing de aproximación, además de realizar las reparaciones de las líneas cortadas por los bombardeos.

20°) Mantener en servicio los equipos generadores de energía de emergencia (4).

21°) No se debe exceder el porcentaje de Oficiales del Cpo Cdo. "B" que existe en los Cuadros permanentes de la Fuerza, en el efectivo designado para una BAM que entrará en combate. Esto dá lugar a lucubraciones o especulaciones que, equivocadas o nó, atentan contra el prestigio de la Fuerza - En la BAM MALVINAS hubo

1 Jefe Serv. Mant. Avión PUCARA
1 " Ca. Defensa Menor
1 Ten O'Coruns
1 Cap Lazarte
1 1er Ten Mentes
1 1er Ten Lonsigueta
1 1er Ten Langúa

6 - Sugerencias

. Personal: Ante la eventualidad de llegar a la situación de ruptura de las hostilidades se deberá prever que la instrucción del personal sea muy especializada para evitar la superposición de tareas, el sobredimensionamiento y sobrecontrol de las mismas, minimizando lo riesgos de bajas innecesarias. Cada combatiente, del más antiguo al más moderno, deberá ocupar su cargo con un pleno conocimiento de las actividades que debe cumplir.

Se deberán prever los reemplazos de personal que se encuentre en la primera línea de combate y las bajas que se produzcan durante los ataques.
Para lograr esto se debe realizar un adecuada instrucción previa del personal en las Unidades de asiento, completada con despliegues y operativos en AD de campaña.
Se deberán organizar unidades completas para la atención de todo el sistema logístico de una BAM de despliegue con Escuadrones de Tropas o no, según sea la organización de las mismas.
Sería necesario, sobre todo en el Personal de Tropa, que el mismo sea seleccionado teniendo en cuenta las condiciones climatológicas donde se desarrolla el conflicto a fin de evitar trastornos serios para aquellos que dichas condiciones son muy dispares con respecto a su lugar de origen.
Es necesario realizar una evaluación de los servicios que en el lugar donde se despliega puedan obtenerse, por ejemplo en Puerto Argentino no hay gomerías, hubo entonces que traer personal especialista y materiales necesarios para atender las necesidades de este servicio en un 50% ya que su equipamiento no le permitía reparar cubiertas de tractores y de comiones.

.. Armamento: Si bien el armamento portátil y liviano del personal fue bueno, moderno y eficaz, se hace necesario completar y complementar el mismo cont todos los avances tecnológicos de área, tales como, visores de luz residual, miras infrarojas para las 3 operaciones, telémetros laser, bengalas de gran alcance y poder luminoso, chalecos antibalas, puñales de combate, cinturones de fibra en reemplazo de los de cuero, etc. En lo que respecta al armamento de apoyo de la Compañía de defensa sería necesario equiparlos con motores de pequeño calibre (60 mm.), desechables, lanzagranadas y proveer la cantidad necesaria de FAA y MAG o similares para completar su equipamiento.

- Vestuarios: Si bien el personal estuvo perfectamente equipado en este rubro, la ropa especial para zona fría llegó luego de comenzadas las hostilidades. Siempre en razón de minimizar los requerimientos y traslado posterior de cargas, se hace imprescindible que cada hombre lleve un vestuario adecuado a la zona donde operará, y luego enviar lo necesario para recambio al Escuadrón Base para proveer durante las operaciones.

  Se debe incluir el vestuario de recambio para el personal de tripulantes, tales como trajes anti-exposición, buzos y camperas de vuelo, cascos de vuelo, borceguíes de vuelo, etc.

  Los primeros ataques, ocacionaron la fuera de servicio de la mayoría de vehículos técnicos, ya sea por esquirlas, impactos de 30 mm o destrozos de las cubiertas por la onda expansiva de las bombas de 1.000 lbs.

- Vvehículos y movilidad: Asi es como el Escuadrón Base perdió en el primer día de combate, todos los tractores, los equipos atmosféricos de traslado de agua potable y de combustible, la mitad de los acoplados "DOLLY" y la mitad de los vehículos livianos tipo Mehari o Jeeps, camiones para 4/6 Tons., Omnibus para traslado de personal, tractores de más de 60 HP para arrastre de acoplados y aviones, lanzas de arrastre de aviones vehículos. Estos requerimientos no pudieron ser satisfechos, debiendo la BAM depender de los vehículos que fueron confiscados o secuestrados en Puerto Argentino con los consabidos inconvenientes que este sistema acarrea ya que los habitantes de la zona, debido a las libertades que gozaban en sus movimientos y las restricciones que tenía el Personal Militar por parte del Gobernador de las Islas, les permitió esconder, disimular o poner "fuera de servicio", todos los vehículos que podían ser utilizables quedando a disponsición aquellos que

presentaban graves deteriores, significando ello un gran servidumbre en el servicio y en el mantenimiento.

. Comunicaciones: Si bien el equipamiento provisto por la Fuerza Aérea fue bueno, se hace necesario completar con equipos Icom, centrales, repetidoras de alcance medio, codificadores de voz, etc., a todos los elementos que componen las diferentes, unidades y subunidades.
Realizar un instrucción general a todo el personal para conocer con la máxima seguridad y dentro dela máxima disciplina de tráfico.
En particular se deberá proveer a la Ca. de Defensa, a sus secciones y pelotón comando, del equipamiento necesario para que ésta esté enlazada entre sí y con sus mandos.
Todos los equipos de comunicaciones deben ser inalámbricos y dotados de la máxima tecnología en la materia.

. Racionamiento: Si bien el racionamiento de víveres secos y frescos fue bueno e ininterrumpido, aún en los momentos últimos donde el bloqueo inglés fue más severo, es necesario replantear el modo de acción de ese suministro:

X a) Es imprescindible remodelar, innovar o actualizar las cocinas de campaña. No se puede emplear cocinas a leña en un lugar como Malvinas donde ese elemento no existe, ni se deben emplear vuelos de aeronaves B-737 para llevar exclusivamente leña, como ocurrió.

b) Si bien el sistema denominado Ración C fue muy buena, sería necesario cambiar algunos envases, como ser, las galletitas, chocolates, caramelos, cigarrillos y fósforos que deberán ser colocados en envases de hojalata para evitar su deterioro durante el manipuleo.

Además, sería necesario adecuar las cajas en pequeñas bolsos que se puedan portar y transportar como parte del equipo. Asimismo, se debe seleccionar mejor los alimentos a incluir en la Ración C, evitando los compuestos como el "CHUCRUT".

c) Es necesario reemplazar los víveres frescos, papas, batatas, zapallos, lechuga, repollos, etc. por verdura desecadas, pure "Chef" o similares, para evitar el enorme volumen de traslado que esto significa y el desperdicio que genera.

d) Es necesario constituir un equipo de rancho simple y funcional para el combatiente, que bien puede venir incluído en el envase de la Ración C para disminuir aquéllos elementos que lleva en su equipo y ser descartable.

7 - <u>Contra Incendio:</u> Este servicio necesita ser dimensionado de acuerdo con las exigencias del conflicto y teniendo en cuenta el terreno donde deba movilizarse.

a) Es necesario proveer vehículos pequeños de no más de 7 Ton. con todo su equipo, dotados de toda la tecnología necesaria y moderna, además de poder desplazarse en todo tipo de servicios.

b) Es necesario instruir y capacitar al personal que los opera para que lo haga con la máxima idoneidad y mínimo riesgo.

c) Debe equiparse al persona con los vestuarios antiflama de muy alta calidad debido a la peligrosidad y alta temperatura con que se debe enfrentar ante un siniestro.

d) Deberá contar el/los equipos con las comunicaciones necesarias y suficientes que le permitan operar en forma totalmente autónoma.

8 - <u>Servicio de Pista:</u> Si bien elservicio quedo r ducido a su trabajo

mínimo y con elementos de emergencia, también necesita ser dimensionado de acuerdo con las exigencias del conflicto de la siguiente manera.

a) Es necesario equipar al servicio con personal idoneo en la colocación y ubicación de bochones o balizas portátiles, manejo de flashing, pistola laser y equipo de señaleros.

b) Es necesario equipar al servicio con 2/3 vehículos livianos (500 a 850 kg) para el transporte y ubicación de los elementos.

c) Es necesario que el personal y vehículos cuenten con los equipos de comunicaciones portátiles y vehiculares para operar en forma autónoma.

9 - Usinas y generadores de EGA: Ante este servicio es necesario transportar antes de la iniciación del conflicto los generadores necesarios para suplir las falencias y deterioros de las instalaciones fijas.

10- Sanidad: El servicio se cumplió con total profesionalismo y solo resta mantener el adiestramiento del personal a fin de capitalizar las experiencias obtenidas en operaciones. Ambulancias para dentro de la BAM.

11- E C T A: Este servicio comenzó a depender del Escuadrón Base en este período y su actividad quedó reducida a las operaciones predispuestas de aeronaves de la Fuerza Aérea y de ARA. Ante tal situación y a fin de minimizar los tiempos de permanencia en tierra de aviones, agilizando la descarga y carga de los mismos, se sugiere:

a) Contar con la m'quinas especiales para agilizar la carga y descarga (elevadores, aclopados, tractores)

b) Contar con los palets y accesorios necesarios para efectuar la carga.

c) Contar con vehículos livianos de transporte todo terreno para el traslado inmediato del personal fuera de lugares preparados y para efectuar el rescate de cargas que se hagan por entrega áerea.

d) Proveer al personal de todo lo necesario para señalización y marcación diurna y nocturna de los lugares asignado para entregá aérea o aeródromos de campaña.

e) Proveer los equipos de comunicaciones necesarios para que el equipo pueda trabajar en forma autónoma.

12- Generalidades: Se deberá tratar de efectuar las previsiones necesarias para operar en forma autosuficiente en lo que a servicios se refiere ya que las otras FFAA no poseen la capacidad de apoyo ni la disposición mínima de colaborar en forma efeciente para las reparaciones que es necesario realizar, sobre todo en aquellos servicios en que la tecnología es específica y en menor medida en la que es común o general.
Tampoco se puede depender absolutamente de los elementos o materiales alquilados, secuestrados o capturados al ENO o a colaboraciónistas ya que su estado de " enservicio" es dudoso y crea servidumbres muy grandes.

TERCER PERIODO

1. A partir del 14 May 82 desde las 11:00 hs. aproximdamente y una vez efectivizada la rendición, se trasladó a todo el personal que se hallaba en la ciudad al AD.

2. Una vez completado esto se realizaron las siguientes tareas:

1°) El servicio de Racionamiento efectuó el traslado de víveres y cocinas al AD instalando allí el servicio.

2°) Preparó además todo lo necesario para distribuir las raciones C al personal.

3°) Efectuó la provisión de elementos a aquel personal que lo tenía deteriorado.

3. Una vez normalizado el servicio de Racionamiento se ubicó al personal en los diferentes refugios hasta la evacuación.

4. A partir del día 16 Jun 82 comenzaron los repliegues del personal con las siguientes secuencias.

1°) 16 Jun 82 - 17:00 hs. se ordenó el traslado de 20 oficiales Jefes a Pto. Argentino.

2°) 17 Jun 82 - 12:00 hs. se ordenó el traslado de 250 hombres a Pto. Argentino.

3°) 18 Jun 82 - 23:00 hs. se ordenó el traslado de 2.239 hombres a Pto. Argentino.

5. Se efectuó lugo la evacuación en los barcos ARA. Bahía Paraiso, Alte. Irizar, HMS Camberra y Norwald desembarcando en territorio nacional los días 19 y 22 de junio respectivamente.

- /// -

- /// -

6. El personal Militar que quedó prisionero fue trasladado a San Carlos permaneciendo allí hasta el 12 Jul 82, fecha en que se inició el repliegue.

ESCUADRON BASE

Relaciones con las otras Fuerzas

PRIMER PERIODO

1. Durante este lapso, la BAM MLV. se constituyó en una gran Terminal de Carga Aérea y quién utilizaba aproximadamente el 70% de ese movimiento, fué el EA quien transportó todo tipo de equipamiento de medios y personal de y para MLV por vía aérea. Este tipo de movimientos produjo una serie de faltas de disciplina y roces que se detallan a continuación.

1°) Si bien, el EA había designado dos Capitanes para controlar y recibir las cargas que venían consignadas al EA, el desconocimiento de los procedimientos de carga y descarga, y valor de las guías y despacho, hacía que se les perdieran cargas o fueran remitidas con destino erróneo, provocando así demoras y a veces nuevos requerimientos.

2°) Este procedimiento motivó que se tuviera que tomar medidas disciplinarias y de seguridad para ordenar y hacer respetar las reglamentaciones vigentes, para acelerar y encaminar todas las actividades inherentes a la tarea de recepción de cargas y despeje rápido de la plataforma.

3°) Indudablemente que esta situación fue aprovechada por aquellas unidades que al azar se encontraben allí esperando cargas o traslados y como el EA evidenció en todo momento falta de control hacia sus suboficiales y soldados, estos especialmente, incurrían en hurtos y deterioros de elementos, en particular en los rubros de racionamiento, armamento y vestuarios.

4°) El personal con que contaba la BAM era poco y escaso para controlar este tipo de acciones y actitudes del personal de EA y los roces eran frecuentes.

- /// -

5. 5°) Las Unidades de EA que llegaban por vía aérea, quedaban vivaqueando en cercanías de la Aeroestación, (aproximdamente en un arco exterior de 150 mts., de acuerdo con lo ordenado por el Jefe de la BAM)., hasta que se le asignaba destino, cosa que sucedía no antes de las 36 o 48 hs del arribo.

Por esta causa, cada vez que llegaba un nuevo contigente, se debía instruir a sus oficiales(desde el Jefe de unidad, hasta el último Subteniente, a efectos del comportamiento que debían guardar y hacer lugar de vivaqueo, prevenciones a tomar para protejerse del clima riguroso etc.

Los cuadros de Ejército seguían las instrucciónes dadas, paro luego de algunas horas, dejaban de ejercer control sobre sus tropas y se refujiaban donde podían hallar cubierta contra el viento, llovizna y frío y soldados e incluso suboficiales, comenzaban a hurtar elementos.

Esto provocaba una constante queja por parte de la Jefatura de la BAM, lo que producía reacciones favorables temporarias y disculpas para luego volver a incurrir en los mismos problemas.

Luego de 36 o 48 hs, de las espera y una vez que la Unidad era completada y recibía destino, abandonaba su VIVAC. A las 12/24 hs llegaba otro contigente y comenzaba todo el ciclo nuevamente.

SEGUNDO PERIODO

2. Luego de producida la ruptura de la hostilidades, la BAM fue practicamente evacuada quedando solo el personal de las siguientes Unidades.

1°) Ejército Argentino: R I 25
GADA 601

2°) Armada Argentina: Una sección de IM agregada al RI 25 y una Ca.

A Aé agregada a F Aé.

3°) Fuerza Aérea: Ca. Defensa de la IBr Aé
Ba. Ant de 35 mm
Ba. Ant de 20 mm
GOE

4°) BAM MLV: El personal necesario para la atención de aviones compuesto por turnos de 24 hs. las que se agrupaban los siguientes servicios:

a) Jefatura de BAM
b) Operaciones
c) Escuadrón Base con:

Servicio ECTA
" Pista y Usina
" CI
E Sanidad
" Transporte
Sección Servicios

d) Escudrón Técnico con

Servicio M IA 58
Servicio Armamento

3. A partir de esta situación y en virtud del poco control que el Personal Superior del EA efectuaba sobre sus suboficiales y soldados, eran frecuentes los robos y violencias de paquetes y encomiendas por parte de ese personal el cual aprovechando la coyuntura expuesta y el hecho que los aviones normalmente arribaban en horas de la noche er frecuente esta situación dolorosa.

4. La escasez de material rodante en general y la poca colaboración de los lugareños luego que se dependiera en muchas cosas de EA y ARA especialmente en reparaciones mecánicas, o utilización de

de grúas, tractores, etc. y estos retaceran y en muchos casos negaron esa colaboración porduciendo graves demoras e incovenientes en las tareas de la BAM.

5. X El desconocimiento por parte del personal de EA de los códigos de alarma ante ataques aéreos o navales hacía que el personal de esa Fuerza se moviera con absoluta prescindencia de ellas y aprovechando esa circunstancia, en especial ante alarmas rojas producía hechos dolosos o deterioros amparados en el anonimato y en la falta de control de que eran objeto, es por ello que se sugiere una ra racionalización de códigos de todo tipo, y una adecuada instrucción al personal para acualizar los procedimientos.

- JEFATURA GRUPO I CONSTRUCCIONES B.A.M. MLV -

1°) Período: 5-Abr-82 al 30-Abr-82 (Pre-Hostilidades)

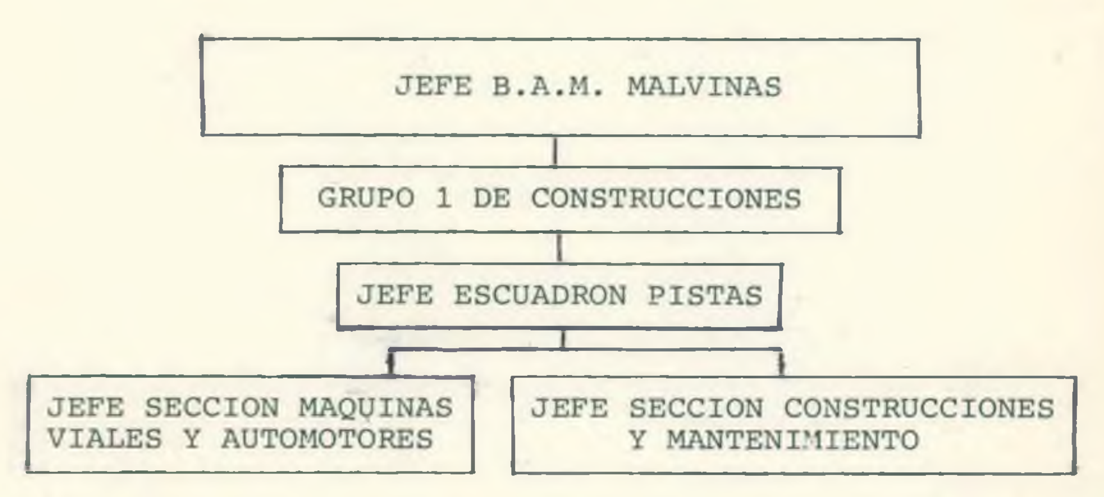
2°) Período: 1-May-82 al 14-Jun-82 (Hostilidades)

3°) Período: 15-Jun-82 al 14-Jul-82 (Cautiverio)

PRIMER PERIODO:

SITUACION: 1°) En cumplimiento de la orden del Comando de Regiones Aéreas, el Día 4-Abr-82 se traslada a Puerto Argentino el personal del Escuadrón Pistas del Grupo 1 de Construcciones a fin de realizar tareas de construcciones y mantenimiento a la Base Aérea Militar Malvinas recientemente formada.

2°) El mencionado personal se ajustó a la siguiente orgánica:



3°) El Grupo estuvo constituído por el siguiente personal:

1 - Oficial Jefe

1 - Oficial Subalterno

3 - Suboficiales Superiores

5 - Suboficiales Subalternos

2 - Personal civil maquinista

4°) El Grupo contó con el siguiente material:

1 - Topadora D-7 Carterpillar
1 - Motoniveladora Astarsa 120
1 - Cargadora frontal 955-12 carterpillar
2 - Camiones volcadores M.Benz 1114
1 - Camión playo Unimog

///

1 - Grupo Electrógeno Koearting 285 KVA sobre rodado.

1 - Juego de herramientas varias.

200 - Palet de pista.

5°) El traslado del personal a Puerto Argentino fue hecho por via aérea, Hércules - C 130.
El material vial, Vehículos y pallets de pista aluminio fué trasladado por via marítima.

6°) TAREAS ASIGNADAS:

A) Descarga de las máquinas viales, camiones, combustible, desde los buques de transportes navales, para ser trasladados al Aeródromo de Puerto Argentino.

B) Ejecución de dos (2) plataformas de aluminio a fin de incrementar la capacidad de estacionamiento de la Base para permitir las necesidades del puente aéreo ejecutado.

C) Realizar los mantenimientos necesarios emergentes de las operaciones a ejecutar.

D) Permanecer con capacidad de alistamiento inmediato en la reparación de pistas y carreteos en caso de bombardeos aéreos o ataques de artillería naval.

E) Construcciones y mantenimiento de instalaciones.

F) Constituir pelotones de remoción de escombros a fin de ser utilizados en operaciones.

G) Prever los lugares adecuados para próxima instalación de alojamientos del personal, de la Base (Alojamiento para oficiales - Suboficiales y tropa).

H) Prever la prolongación de pista a fin de incrementar la capacidad operativa de la Base.

I) Prever los sistemas de red de agua y sanitarios para las futuras instalaciones.

J) Prever los materiales necesarios para la reparación de pista y plataformas, selección de los diferentes áridos existentes en la Isla.

K) Construir refugios para material y personal.

///

7°) <u>TAREAS EJECUTADAS</u>

A) Se descargaron las máquinas y camiones para la ejecución de las tareas y trasladadas a la Base.

B) Se procedió a la incautación de dos (2) topadoras D-6, una cargadora 977-R sobre orugas y cuatro camiones volcadores; el mencionado equipamiento propiedad del Gobierno Inglés se encontraba en una cantera a 20 millas de Puerto Argentino. Se utilizaron helicópteros Chinook para el traslado de los camiones desde la cantera a Puerto Argentino, debido a que no existían caminos apropiados, donde el único medio es aéreo para lograr el objetivo.

C) Se ejecutó la construcción de dos plataformas de aluminio (3.600 m2) incrementando la capacidad de estacionamiento de aeronaves en un 100%.

D) Se efectuó la descarga de 800 tambores de J-P-1 del Buque "Río Cincel" ELMA a la planta Y.P.F. de Puerto Argentino. Intervino también personal subalterno del G.O.E. y soldados de la BAM Malvinas.

E) Se procedió a la construcción de refugio Puesto Comando Alternativo y refugios para personal y Puesto Socorro alternativo.

F) Se colaboró en el rescate del avión F-28 accidentado en Puerto Argentino con la utilización de cargadoras frontales y pallets de pista. Posibilitó la recuperación de la aeronave.

G) Se ejecutó la preparación del suelo y 80 x 30 mts. de prolongación de la cabecera 08.

H) Se colaboró con la descarga de Aeronaves durante el desarrollo del puente aéreo.

I) Se transportó personal y material del JIM-5 a lugares de despliegue. Se utilizaron camiones volcadores y UNIMOG.

J) Se construyó una plataforma de aluminio sobre el muelle de Puerto Argentino a fin de posibilitar la descarga de equipos pesados de la Fuerza Ejército. (1200 m2).

///

K) Se transportó personal y material de sanidad al Hospital Militar instalado en la Ciudad de Puerto Argentino.

L) Se transportó combustible (400 tambores de JP1) desde planta de Y.P.F. de Puerto Argentino a la Base.

LL) Se cargó en el buque de transporte Forrest 400 tambores de (JP1) con destino a Darwin (Aeródromo de despliegue).

M) Se incautaron 7 Jeep Rover en Puerto Argentino para ser utilizados en la B.A.M. Malvinas.

N) Se colaboró en las construcciones de fortificaciones de las piezas de A.Ae. en la B.A.M. Malvinas.

Ñ) Se realizaron tareas de reparación de cargadoras tipo Sampimovil recibidas del continente fuera de servicio.

O) Se realizaron tareas de mantenimiento mayor de maquinarias viales lo que permitió el servicio del 100 % del material.

CONCLUSIONES DEL PRIMER PERIODO

Si bien la tarea del Grupo I de Construcciones es netamente específica en lo que se refiere a ejecución de pistas y plataformas y todo lo inherente a las obras aeroportarias, se realizaron otras tareas no específicas pero que hacían a las necesidades de la operación y por contar con los medios necesarios, se satisficieron los requerimiento efecutados.

En cuanto a la idoneidad del personal se pudo detectar que fue óptima en el manejo de los elementos para su empleo.

El material utilizado para el cumplimiento de la misión específica resultó rentable para la exigencia de las operaciones, las modernas maquinarias y equipos viales con que cuenta la Fuerza Aérea son aceptables y aptos para las funciones de construcciones y reparaciones.

El estado y rendimiento del personal fue satisfactorio, lo que denota una muy buena formación, llegando en algunos casos a superar situaciones límites como el de las exigencias en menores tiempos a los establecidos para la paz.

///

Los abastecimientos durante la ejecución de las tareas asignadas fué oportuno y en tiempo. Existieron algunas novedades con los Sampimóviles utilizados para la descarga de materiales pesados, ya que los elementos enviados desde el continente por via marítima llegaron con novedades de importancia, habiéndose subsanado los mismos en tiempo oportuno.

En relación a los relevos de personal, se cumplimentaron en tiempo y oportunidad de acuerdo a lo requerido. Esto permitió contar con personal apto en todo momento.

SUGERENCIAS Y PROPOSICIONES

En base a las experiencias y observaciones realizadas durante este primer período surgen que es necesario:

X 1°) Incrementar la capacidad técnica y operativa de los conductores viales; esta deficiencia podría ser contrarrestada con la actualización de cursos de capacitación.
Esta misma sugerencia cabe también para los mecánicos de equipos viales.

2°) Modificar el equipo personal, tratando que el mismo se adecue a la zona a operar (frío-calor).

X 3°) Adiestrar al personal sobre la operación de cargas y descargas marítimas a fin de incrementar la capacidad profesional.

X 4°) Capacitar al personal sobre la construcción de refugios antiaéreos para material y personal.

X 5°) Evaluar y actualizar tipos de refugios para distintos usos ya sea para aeronaves, equipos terrestres y personal. Tratar de que los sistemas a utilizar pueden ser instalaciones fijas y/o con posibilidades de un armado y desarmado en corto plazo.

X 6°) Deberá crearse un centro de adiestramiento a los fines de formar personal para recibir instrucciones sobre construcciones de pistas, carreteos plataformas, refugios, etc.Este permitirá que las unidades en despliegue puedan contar en todo momento con personal idóneo en la materia.

///

SEGUNDO PERIODO: del 1-May-82 al 14-Jun-82

SITUACION: 1°) Iniciada las hostilidades con el bombardeo efectuado por las Fuerzas Enemigas, el Grupo 1 de Construcciones a fin de cumplimentar con las tareas específicas de reparación de pistas y remoción de escombros se ajustó con la siguiente orgánica:

JEFE B.A.M. MALVINAS

JEFE GRUPO I CONSTRUCCIONES

JEFE SECCION MAQUINAS

JEFE SECCION REPARACIONES Y MANTENIMIENTO

2°) El mencionado Grupo estuvo constituído por el siguiente personal:

2 - Oficiales Jefe
1 - Oficial Subalterno
3 - Suboficiales Superiores
5 - Suboficiales Subalternos
2 - Soldados

3°) El Grupo contó con el siguiente material:

3 - Topadoras
2 - Cargadoras frontales
1 - Motoniveladora
3 - Camiones Volcadores
1 - Camión playo
1 - Jeep liviano (incautado)

4°) TAREAS ASIGNADAS EN OPERACIONES

A) Reparación de pista y plataformas ante los posibles bombardeos.

B) Realizar las tareas de construcción y reparación necesarias para mantener en servicios operativo B.A.M. Malvinas.

C) Mantener en condiciones operativas la mayor cantidad de equipamiento vial.

///

5°) TAREAS EJECUTADAS

1°) Ante el ataque a la Base el 1-May-82, el bombardeo aéreo afectó a la pista ocasionando un deterioro sobre la capa de rodamiento produciendo un cráter de 18 mts de diametro y 6,80 metros de profundidad con desprendimiento de suelo en la Sub-base compactada, para ello se procedió a la reparación del mismo y el despeje de escombros y esquirlas, se utilizó para ello el 80% de los medios por cuanto un 20% del equipamiento fue afectado en su totalidad por efectos de bombardeos (perdida de dos camiones y una motoniveladora).

2°) Se construyeron tres cráteres simulados sobre la pista principal a efectos de producir engaño en las Fuerzas Enemigas, ante posibles reconocimiento ofensivos.

3°) Se despejaron y repararon calles de ingreso al Aeropuerto afectadas por bombardeos aéreos y navales.

4°) Se mantuvieron en condiciones los refugios para aviones (dos), tres de personal y el Puesto Comando Alternativo.

5°) Se colaboró con la puesta en servicio de Grupos Electrógenos.

6°) Se colaboró en el transporte de abastecimiento desde la ciudad a la Base.

7°) Posterior al ataque del 25 de mayo por fuerzas enemigas se repararon deos cráteres de bombas tipo CONDIB, sobre calle principal (medidas cráteres. 3,50 x 0,80 de profundidad).

8°) Se colaboró en el rescate del armamento de aviones I-A 58 Pucará siniestrados.

9°) Se mantuvo en servicio el 60% del equipamiento vial

10°) Se colaboró en el transporte de materiales recibidos desde el continente, siendo trasladados a los depósitos de Puerto Argentino.

11°) Se procedió a la remoción de escombros del hangar principal

12°) Se inició la construcción de baños generales para la higiene del personal de tropa, tarea que no se pudo ///

concluir por efectos de los bombardeos.

13°) Se mantuvo la limpieza de los sectores de operación de las aeronaves, plataformas y pista y calle rodaje.

14°) Se efectuó inspección pista DARWIN efectos determinar estado de la misma.

15°) Se colaboró con la destrucción de bombas Napalm una vez finalizadas las hostilidades.

CONCLUSION SEGUNDO PERIODO

Durante el desarrollo de las hostilidades se ha podido constatar que la función específica del Grupo 1 de Construcciones fue cumplimentada en su totalidad considerando lo siguiente:

a) Los efectos producidos por los bombardeos aéreos o terrestres sobre pistas y plataformas son totalmente reparables con los medios con que cuenta la Fuerza Aérea.

b) La formación y adiestramiento del personal ha sido ampliamente satisfactoria.

c) La moral y disciplina del personal ha sido muy buena.

SUGERENCIAS Y PROPOSICIONES

Teniendo en cuenta que por primera vez la Fuerza Aérea y mas el personal del Grupo I de Construcciones entra en operaciones bélicas, es conveniente para mejorar la capacidad operativa del mismo y mantener la aptitud, lo siguiente:

a) Mantener el adiestramiento permanente en cuanto a las tareas de construcciones reparaciones aeroportuarias.

b) Incrementar la aptitud de las secciones, reparaciones de daños.

c) Mantener y actualizar el material vial para la ejecución de la tarea.

d) Crear el Centro de Adiestramiento para las construcciones y reparaciones de infraestructura, caso de refugios para aeronaves y personal.

e) Preveer y actualizar los planes de los sistemas de defensa para material y personal en todos los aerodromos de fututos despliegues.

f) Obtener maquinarias más livianas, transportable por via aérea del tipo observado en uso en el Ejército Británico.

BAM MALVINAS

PROBLEMA: ABASTECIMIENTO

1. La función de abastecimiento se vió sumamente dificultada por las causas que se detallan, casi todas ocacionadas por las carecterística propias de la zona de jurisdicción de la BAM:

DEPOSITO DE VIVERES Y ELEMENTOS DE INTENDENCIA

Inconvenientes por alta de locales para implementar depósitos de víveres y elementos de intendencia, se debió obtener un local adecuado en la ciudad para organizar un depósito lo que ocacionó:

a) Pérdida de tiempo en reiteros ante las autoridades gubernamentales para obtener el inmueble.

b) Utilización de personal para su administración, funcionamiento y custodia.

c) Duplicación del esfuerzo en el uso de vehículos para trasladar los elementos que llegaban del continente a la BAM y su en la ciudad, hasta su utilización por los usuarios que estaban en la BAM.

CONCLUSION: El esfuerzo fue compensado porque se logró un eficaz servicio de abastecimiento víveres y elementos de intendencia.

RECOMENDACION: Incluir en la organización de las BBAAMM un depósito similar, alejado del perímetro de la zona "caliente" de operaciones, a cargo de un oficial antiguo, dependiendo directamente del Jefe de BAM.

DEPOSITOS DE MUNICION

2. Inconvenientes:

1°) Ausencia de sondas o huellas transitables por vehículos para la implementación del concepto "polvorines móviles".

///

///

2°) Carencia de vehículos apropiados.

3°) Falta de espacio físico de fácil acceso alejado de las posiciones defensivas.

SOLUCION:

Se implementaron varios pequeños polvorines de campaña muy dispersos.

DEPOSITOS DE COMBUSTIBLE:

Desde 48 hs. antes del 1er ataque, los tanques de YPF estaban vaciados y el combustible se encontraba almacenado en varios tanques medianos auxiliares dispersos y en 282 tambores de 200 lts ocultos y protegidos en las zanjas de desagües de la pista. Ninguno de estos fue dañado. No ocurrió lo mismo con 64 tambores de 200 lts de YPF pertenecientes a la ARA que se encontraban en las inmediaciones de su cobertizo y que no fueron dispersos por ese personal, (pese a las reiteradas órdenes que la jefatura de BAM las diera), acorde con el plan de disperción diagramado. Dichos tambores no resistieron al 2do ataque enemigo y la imagen de su consumo por las llamas fueron ilustradas por revistas y TV, magnificando los daños al aeródromo.

CONCLUSION: El combustible almacenado en varios pequeños depósitos con tanques medianos, chicos y tambores, bien dispersos y protegidos contra esquirlas y ondas explosivas, pudo resistir un intenso bombardeo.

3. Inconveniente: Falta de medios físicos e infraestructura para proteger pequeñas cantidades de elementos en depósito en la BAM.

PROBLEMA: Se debía recurrir a centinelas para la custodia de estos elementos, (lo cual era un esfuerzo muy considerable dada la difíciles condiciones meteorológicas), por la permamente práctica del hurto que hacia el personal del Ejercito Argentino.

///

///

SOLUCION: Se implementaron pequeños depósitos en lso distintos Puestos Comandos y posiciones de Jefaturas de las Unidades, donde de permanentemente había Personal Militar Superior (Pto Cdo BAM); GOE; Ca Defensa; AA; Sanidad; etc.

PROBLEMAS CON EL ENVIO Y RECEPCION DE BOMBAS DE PROPOSITO GENERAL

1. Durante la 2da. semana del mes de ABR, se recibieron bombas PG de 125 kg, para ser empleadas en ataques de la unidad de aviones PUCARA. Esto ocasionó el problema de tener que implementar polvorines de campaña accesibles, y alejados de las zonas de movimientos de aeronaves y posiciones defensivas, lo que exigía un esfuerzo muy importante.

2. Consultado el Jefe del Escuadrón Aéreo sobre dicho material, informó que su empelo no estaba previsto porque obligado a un procedimiento de ataque en picada (ángular de 20' 5 30°) con salida alejada del blanco, en lo que hacia muy vulnerable al avión. Completó el informe comentando que el ataque rasante era el procedimiento previsto para los lanzamientos y por consiguiente se descataba el empelo de bombas PG sin explotar de retardo..

3. Ante la recepción de otro cargamento de las mismas bombas, se ordenó que no fuera desembarcado y se lo envió de regreso al continente, porque su presencia en la BAM Ocasionaba serios inconvenientes y grandes esfuerzos que no se justificaban porque no iban a ser empelados.

4. Finalmente, a las bombas que ya se tenían, se las utilizó para construir campos minados.

Conclusión:

Fue previsto y se envió material explosivo que no sería utilizado y cuyo almacenamiento ocasionaba serios problemas y riesgos innecesarios y además de originar un esfuerzo importante para su traslado aéreo.

Proposición:

El personal que realiza las previsiones para la ejecución de operaciones aéreas eficaces, debe ser asesorado convenientemente sobre los procedimientos de empleo de las Unidades que las realizaran y su reales limitaciones.

MATERIAL REMANENTE

El día 14 de Junio, aproximadamente a las 12:00 Hs. y luego de un cese del fuego que había comenzado a las 06:00 Hs., el Comandante del CATOM, Brigadier CASTELLANOS, comunicó a los Jefes de Unidades presentes, que el CTOM había confirmado la capitulación FF.AA.AA. en las Islas. Seguidamente impartió instrucciones para cumplimentar los terminos de la misma, entre las cuales se establecía que el material de guerra remanente no debía ser destruído ni movido de su lugar, pero sí debía ser inutilizado de forma tal que no permitiera la puesta en servicio por el enemigo, pues existía la posibilidad que podía ser recuperado en un futuro mediato, para nuestro país.

De acuerdo con esto, impartí las órdenes a los Jefes de Unidades, recomendando sobre todo con el material IA-58 (3 aviones)que permanecerían en servicio, producir fallas y roturas de piezas que no significaran la pérdida completa de los aviones, sino que imposibilitaran su uso a quién no dispusiera de los repuestos y conocimientos necesarios para su reparación.

Esta tarea fué ejecutada por el Escuadrón Técnico y controlada personalmente por el Mayor ARGENTE quién me informó cuando la tarea estuvo concluída.

FORTIFICACIONES, REPARACIONES Y SEÑUELOS

CONCLUSIONES.

1. Los refugios construídos con bolsas de arenas, techados con chapa de aluminio (de zinc), soportadas con listones de maderas o barras de hierro, resultaron aptos para soportar los efectos de bombas de 1.000 lbs. caídas muy próximas (25 y 15 mts. comprobados).

2. Los cráteres simulados construídos en la pista para aparentar mayores daños que los realmente sufridos en los bombardeos, dieron resultados a tal punto, que personal de la RAF que llegó hasta el Aeródromo a evaluar los efectos de los ataques aéreos, continuaba creyendo que eran reales aún estando a menos de 15 mts. de ellos.

3. Se debe incluir una unidad del grupo de construcciones en aquellas BBAAMM que se consideren que estaran muy afectadas por el fuego enemigo. Para ello se deben pintar las máquinas del Grupo con pintura para enmascaramiento. Al respecto, el material de remoción de escombros (topadoras, niveladoras, etc.) que se observó usar a los ingleses, era de reducido tamaño y más liviano que el nuestro.

4. Se debe perfeccionar al personal de los Escuadrones, Bases mediante la impartición de cursos periódicos sobre la construcción de refugios, señuelos y Puestos Comando, reparación de pistas, etc.

5. Se debe incrementar el uso de señuelos para engañar al enemigo, incluyendo incendios intensionales con densa humaredas provocados en zonas alejadas a los posibles blancos, a efectos de llamar la atención de los pilotos atacantes quienes sistemáticamente hacen su puntería "gruesa" a las columnas de humo y cuando quieren "afinar" el tiro, no encuentran blancos rentables.

6. Las reparaciones de pista efectuadas por el Escuadrón de Construcciones, fueron efectivas, como así también los refugios para aviones.

7. Los aviones muy altos de empenaje (PUCARA, A-4) son muy difíciles de proteger, por lo cual se debe tratar de sacarlos de la zona de pista e instalaciones. Es preferible una buena cubierta contra las vistas alejada de la "zona caliente", que un mediocre refugio construído en esta área.

FORTIFICACIONES. REPARACIONES Y SEÑUELOS

CONCLUSIONES.

1. Los refugios construídos con bolsas de arenas, techados con chapa de aluminio (de zinc), soportadas con listones de maderas o barras de hierro, resultaron aptos para soportar los efectos de bombas de 1.000 lbs. caídas muy próximas (25 y 15 mts. comprobados).

2. Los cráteres simulados construídos en la pista para aparentar mayores daños que los realmente sufridos en los bombardeos, dieron resultados a tal punto, que personal de la RAF que llegó hasta el Aeródromo a evaluar los efectos de los ataques aéreos, continuaba creyendo que eran reales aún estando a menos de 15 mts. de ellos.

3. Se debe incluir una unidad del grupo de construcciones en aquellas BBAAMM que se consideren que estarán muy afectadas por el fuego enemigo. Para ello se deben pintar las máquinas del Grupo con pintura para enmascaramiento. Al respecto, el material de remoción de escombros (topadoras, niveladoras, etc.) que se observó usar a los ingleses, era de reducido tamaño y más liviano que el nuestro.

4. Se debe perfeccionar al personal de los Escuadrones, Bases mediante la impartición de cursos periódicos sobre la construcción de refugios, señuelos y Puestos Comando, reparación de pistas, etc.

5. Se debe incrementar el uso de señuelos para engañar al enemigo, incluyendo incendios intensionales con densa humaredas provocados en zonas alejadas a los posibles blancos, a efectos de llamar la atención de los pilotos atacantes quienes sistemáticamente hacen su puntería "gruesa" a las columnas de humo y cuando quieren "afinar" el tiro, no encuentran blancos rentables.

6. Las reparaciones de pista efectuadas por el Escuadrón de Construcciones, fueron efectivas, como así también los refugios para aviones.

7. Los aviones muy altos de empenaje (PUCARA, A-4) son muy difíciles de proteger, por lo cual se debe tratar de sacarlos de la zona de pista e instalaciones. Es preferible una buena cubierta contra las vistas alejada de la "zona caliente", que un mediocre refugio construído en esta área.

OPQ

ESCUADRON TECNICO BAM MALVINAS

1. El presente informe ha sido confeccionado respondiendo al siguiente ordenamiento calendario:

Primer Período: "PRE HOSTILIDADES" desde el 02 Abr 82 hasta el 30 Abr 82.

Segundo Período: "HOSTILIDADES" desde el 01 May 82 hasta el 13 Jun 82.

Tercer Período: "POSTERIOR A LAS HOSTILIDADES" desde el 14 Jun 82 hasta el 14 Jul 82.

DESARROLLO

Primer Período: "PRE HOSTILIDADES" (02 Abr 82-30 Abr 82).

Situación

2. La integración del Escuadrón Técnico en la BAM MALVINAS se va produciendo en forma progresiva con el arribo de material aéreo y los respectivos escalones de mantenimiento.

3. Con el inicio de las tareas previstas en el plan de operaciones 2/82 "Mantenimiento de la Soberanía" el día 02 de Abril de 1982 arriba al Aeródromo de Puerto Argentino una Escuadrilla de IA-58 Pucará con material, equipos de apoyo y personal del escalafón técnico provenientes de la III Brigada Aérea.

4. Cabe acotar que ese día arriba a Malvinas una dotación de c/u DOS (2) Helicópteros BELL 212, y cada uno DOS (2) CHINOOK.

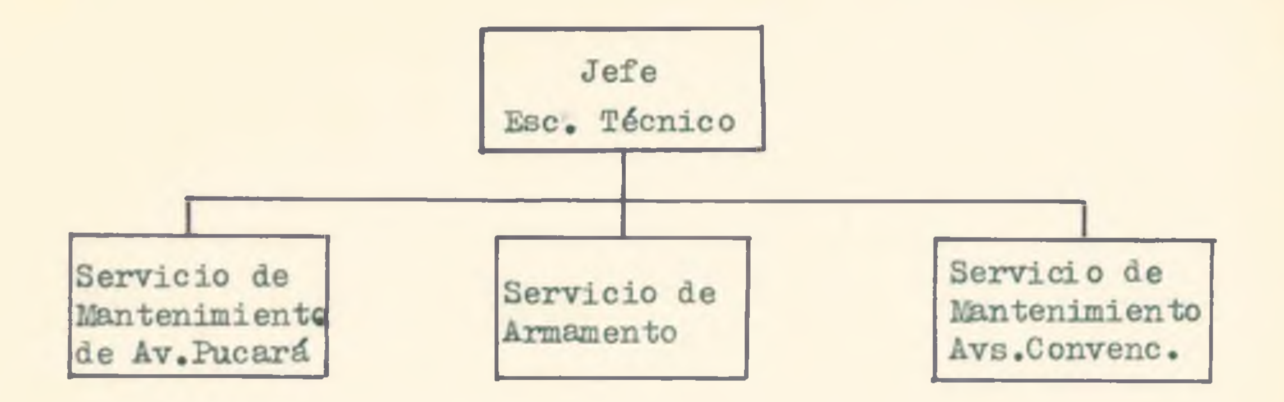
5. Estos helicópteros transportan repuestos, reparables, material de mantenimiento, agrupados bajo el concepto de actuar en forma autónoma a órdenes del Jefe de Escuadrilla (Mayor D. Oscar José POSE). A mediados de abril se completa la dotación inicial de Aviones Pucará c/u DOCE (12) y la totalidad de personal especialista.

ORGANIZACION

6. Se estructura la siguiente organización dependiendo del Jefe de la BAM MALVINAS.

///

///



PERSONAL.

7. La Jefatura del Escuadrón es cubierta por el Mayor D. Carlos Horacio ARGENTE (E Téc 1918).

8. Como Jefe del Servicio de Mantenimiento de Aviones Pucará es designado el Capitán D. Nelson Alberto ROBLEDO (E Téc 2612), y como Jefe del Servicio de Armamento el Teniente D. Héctor Eladio SANTINI (E Téc 3360).

9. Completan la dotación de personal CUARENTA (40) Suboficiales en las diferentes especialidades.

10. Para la atención del vuelo de los aviones civiles incautados en el Aeródromo de Puerto Argentino, se destaca personal de mecánicos del escalafón técnico Pucará.

TAREAS ASIGNADAS

11. Son las generales de un Escuadrón Técnico con el agregado de todas aquellas otras que hacen a la implementación de una Base en Operaciones.

12. Se brinda apoyo a la actividad aérea del Escuadrón Pucará que incluye vuelos de instrucción de reconocimiento, y práctica de tiro con todos los sistemas de armas a emplear según planificación.

13. Se efectúan tareas de mantenimiento y reparación de aeronaves como así también la inspección de los circuitos de los sistemas de armamento a la totalidad de los aviones de dotación.

14. Se intercambian reparables y se completan con la puesta a punto diferentes elementos componentes de sistemas de avión y equipos de apoyo.

///

///

15. Con la colaboración de un pintor operario de la IX Brigada Aérea se pintan las señales de reconocimiento (franjas amarillas) en la totalidad de los aviones de dotación. También se pintaron los vehículos técnicos de la Base, para su enmascaramiento.

16. Para la realización de estas tareas se cuenta exclusivamente con un hangar (NO PERMITE POR ALTURA EL INGRESO DE LA COLA DEL AVION PUCARA), como único reparo a las severas condiciones meteorológicas reinantes y apoyo de puente grúa.

17. Referente al empleo del hangar se amplía en el título: Relaciones Con Otras Fuerzas.

TAREAS EJECUTADAS

18. Dado que todo el material con destino a MALVINAS arriba por vía aérea al aeródromo de Puerto Argentino, este debe ser identificado, clasificado y separado en aquel correspondiente a la BAM MALVINAS y el destinado a la BAM Cóndor (DARWIN).

19. Esta tarea es llevada a cabo simultáneamente con la atención de los vuelos de entrenamiento de tripulaciones de IA-58, por el personal de mecánicos especialistas, merced a la buena predisposición de los mismos.

20. Los equipos auxiliares(elevadores de cargas, plataformas, acoplados, tractores de remolque), están afectados a tareas de terminal aérea, actividad que tan solo se interrumpe casi al final del presente período (28 Abr 82).

21. Se dispersan y agrupan ese sector de carga de helicópteros toneladas de carga que son movidas por el personal, bajo condiciones de clima adversos y sobre un terreno carente de accesos y zorras de maniobra apropiadas.

22. Esta y otras tareas son cumplidas con verdadero esfuerzo y tratando de suplir con medios de circunstancia y creativo ingenio aquellos medios que no se disponían.

23. Especialistas armeros proceden al llenado de bombas incendiarias por el método tradicional y dedica gran parte de su tiempo en verificar que se encuentren en el lugar que corresponde todos los componentes de cada material explosivo.

///

///

24. Se efectúa la reparación de un Pucará por impactos de proyectiles 7,62 mm, disparados durante la noche por una patrulla perteneciente a una Unidad de Ejército que se encontraba acampada transitoriamente en proximidades del aeródromo.

25. Para esta tarea se emplea material y herramientas incautadas en el hangar del aeródromo.

X 26. En este período y cumpliendo tareas de auxiliar del Oficial A-4 Material del componente aéreo MALVINAS, el suscripto lleva a cabo las siguientes tareas anexas:

1°) Reconocer en las inmediaciones de la aeroestación el material, equipos, repuestos, etc, que arribaba al aeródromo y posterior distribución a quién correspondiera.

2°) Agrupar los requerimientos de elementos que formulan las diferentes dependencias del AA.DD., encauzando las mismas a través del Oficial A-4 Material e informando a este en la oportunidad que se verificaba su llegada.

3°) Recepcionar el material, agrupando aquel destinado a la BAM Cóndor (DARWIN) en proximidades de los sectores de carga de CHINOOK y BELL 212.

4°) Dispersar el material de armamento (bombas, cohetes, espoletas, etc.) y equipos diversos que pertenecían a dotación de la BAM MALVINAS.

27. Otras tareas generales son llevadas a cabo:

1°) Supervisar el alije de combustible llevada a cabo a los aviones C-130, regulando su almacenaje en depósitos o carga inmediata en aviones o helicópteros de F.A.A. o en helicópteros pertenecientes a la Aviación de Ejército.

2°) Supervisar el vaciado de la Planta de Y.P.F. del aeródromo y posterior realmacenamiento en depósitos de 4.500 lts. de capacidad, los cuales a su vez son dispersados en las proximidades del aeródromo.

3°) Dispersar los tambores de combustible (aproximadamente 500) en pequeños lotes, diseminados y ocultos en el terreno, de manera de tener fuentes de aprovisionamiento diversas y brindar de esta forma, blancos poco rentables al enemigo. Esta tarea fué tan exitosa que soportó todos los bombardeos y cañoneos a la BAM.

///

///

4°) Participar en las tareas de rescate del avión FOKKER F-28 T-53 accidentado en cabecera de pista. Esta tarea mereció la felicitación del Jefe de BAM y el Comandante del Componente Aéreo, Brigadier CASTELLANO.

5°) Dirigir las tareas de rescate del avión Pucará A-518 accidentado en la pista, por retracción de la rueda de nariz.

6°) Subordinar la actividad del personal civil operadores de la planta de combustible Y.P.F.

Relaciones con otras Fuerzas.

28. Se destaca una serie de hechos y circunstancias que por estar íntimamente intercaladas con el accionar de la base en el 1er Período, llegan a interferir notablemente, dado las características particulares de tiempo y lugar donde las mismas se desarrollan.

29. Se analizan por separado lo siguiente:

1°) Uso de las instalaciones.

2°) Abastecimiento de combustible.

3°) Proceder de integrantes del componente Ejército Argentino.

Uso de las Instalaciones.

30. El único hangar existente en la BAM MALVINAS fué compartido con el servicio de mantenimiento de helicópteros de Ejército.

31. Este personal recepcionó el material que arribó en C-130 y debió montar las palas del rotor principal y trabajos de mantenimiento en general, en los citados helicópteros y en otros que habían sido trasladados en vuelo.

32. Debe coordinarse el empleo con minuciosidad, para lograr satisfacer en tiempo correcto los requerimientos de vuelo de la propia fuerza, previo haber llevado a cabo las acciones correctivas y/o reparaciones necesarias.

///

///

Abastecimiento de combustible.

33. La dotación de abastecedores del aeródromo local era de DOS (2) vehículos, operados por personal civil perteneciente a Y.P.F.

34. Al citado personal se lo subordina orgánicamente y se conducen sus actividades, ordenando que avión o helicóptero tiene prioridad de carga y cuales son los depósitos que deban completarse con el combustible que se elija de los aviones C-130.

35. Esta última actividad es llevada a cabo con la mayoría de los Hércules que cubren el puente aéreo, y resultante de la necesidad de cubrir un abastecimiento que no estaba programado efectuar.

Proceder de integrantes del Componente Ejército Argentino.

36. En este período se sucitan una serie de problemas, producto del accionar de integrantes de Ejército Argentino (Oficiales, Suboficiales, Soldados).

37. En la mayoría de los casos se observa la actitud personal de reticencia a querer acatar o respetar las normas de funcionamiento que la autoridad Aeronáutica constituída, ejerciendo jurisdicción, ha establecido en el aeródromo, debiendo en varias oportunidades, tener que apelar a la intervención del Jefe de la BAM para su acatamiento.

38. Se debe adoptar medidas de seguridad para proteger los medios (tambores de combustible, contenedores de abastecimiento) por encontrarnos ante la evidencia de estar frente a un componente, que se vale de cualquier procedimiento ilícito para satisfacer sus necesidades (raterismo).

39. Las relaciones con personal del componente Aviación Naval son normales, trabajando en estrecha colaboración, y sin introducir perturbaciones en el accionar de los servicios de mantenimiento.

///

///

MATERIAL

Equipo de Apoyo a la Operación.

40. El común denominador de los vehículos, equipos auxiliares, trasvasadoras, etc. que fueron remitidos a la BAM MALVINAS por las diferentes Unidades, pueden agruparse en la categoría de servicio parcial (absoletos).

41. Se citan brevemente algunos ejemplos:

1°) Módulo de carga de combustible para tanques PILLOW. Es desplegado fuera de servicio y desde Malvinas se gestiona su reparación en los talleres de la regional Y.P.F. de Comodoro Rivadavia, ocasionando una semana de atraso su redespliegue a la Base Cóndor.

NOTA: Referencias obtenidas del personal que utilizó el equipo durante las operaciones como de funcionamiento deficiente.

2°) UNIMOG, TRACTOR DEUTZ, únicos vehículos de tracción, enlace, traslado de cargas, remolque de aviones y otros usos con que se movilizó el personal del Escuadrón Técnico, ambos carentes de arranque, con problemas mecánicos; algunas de éstas fallas se repararon en el transcurso de las operaciones, y otras se tornaron permanentes.

3°) Carros de energía exterior (HOBART) En general deficientes en su funcionamiento (no mantienen el ciclaje o entregan voltajes incorrectos).

4°) Trasvasadoras de combustibles (2) no se emplearon.

5°) Compresor de aire, mula hidráulica, sin novedad.

6°) Equipos trasvasadores FRAM, se emplearon satisfactoriamente.

Conclusiones

42. Este primer período se caracteriza por haber desarrollado un cúmulo de actividades con medios precarios, en un marco adverso y en condiciones climatológicas desfavorables.

///

///

43. Las actividades del Escuadrón Técnico varían notablemente con el repliegue del material aéreo a la Base Cóndor, hecho que antecede al 29 Abr 82.

44. Un reducido equipo de especialistas continúa en el aeródromo local las tareas de canibalizar un avión Pucará accidentado el día anterior.

Sugerencias

45. Se formulan las siguientes:

1°) Equipos de Apoyo a la Operación.

2°) Para trabajos con aviones dispersados debe incrementarse la disponibilidad de equipos de apoyo.

3°) Deben ser desplegados en servicio y con sus accesorios completos, adicionando aquellos repuestos o reparables que la Unidad disponga.

4°) En cada unidad debe implementarse una sección que mantenga en servicios aquellos equipos que deban utilizarse en operación.

5°) Quedó demostrado que el avance de la técnica deja por obsoletos, equipos que a pesar de tener bajo rendimiento se continuan operando en la Fuerza a pesar de que no brindan ninguna confiabilidad.

6°) Una adecuada movilidad es factor decisivo en el desarrollo de tareas de mantenimiento de aviones.

7°) Los equipos de trabajo que deban operar en condiciones similares a las descriptas deben poseer medios de comunicación de manera de incrementar su accionar.

8°) En la actualidad existen en uso en Fuerzas Aéreas europeas medios de apoyo desplegables, que suplen construcciones permanentes (hangares) y permiten llevar a cabo las tareas de mantenimiento, reparación de aeronaves, rodeados de las mínimas condiciones aptas de trabajo.

///

///

9°) Cada especialista debe poseer un juego de herramientas mínimas, que constituyen en operación, parte de su equi po.

Equipo Personal.

46. Debe uniformarse el vestuario y éste a su vez, ser acorde a la zona de operación.

1°) Debe reunir las siguientes características:

a) Liviana y elastizada.

b) Calzado (borseguí de cuero) con protector exterior tipo galocha.

c) Impermeable.

d) Arneses porta equipos auxiliares/armamento personal, con tiradores suspensores.

II Período "Hostilidades" (01 May 82 - 13 Jun 82)

SITUACION

47. Con el repliegue del material aéreo a la BAM Cóndor (DARWIN) ocurrido el 29 de Abril, la actividad del Escuadrón varía sustancialmente (desactivación parcial).

48. A fines de mayo se reinician las tareas habituales con la llegada de aviones IA-58 que arriban de DARWIN y refuerzos provenientes del contienente.

49. Se mantiene en servicio el material aéreo hasta el fin de las operaciones en que se inutiliza ante la caída de Puerto ARGENTINO.

ORGANIZACION

50. Se estructura una Sección Técnica, dependiente del Jefe de la Base Aérea.

PERSONAL

51. El Jefe de Escuadrón Técnico permanece en Puerto ARGENTINO, con los siguientes especialistas:

1°) UN (1) Mecánico de avión.

2°) UN (1) Mecánico armero.

52. Esta dotación mínima permanece en apresto, ante la eventual operación desde el aeródromo local o al aterrizaje en emergencia de cualquier aeronave en misión de combate. Cuando llegan los PUCARA, se mantiene esta dotación por avión en servicio.

TAREAS ASIGNADAS

53. Además de las tareas generales que cumple el Escuadrón Técnico, se ordenaron las siguientes:

1°) Completar la dispersión del material explosivo y acondicionar su estiba con elementos de protección contra los agentes atmosféricos (lluvia, granizo, nieve, etc.).

///

///

2°) Reagrupar convenientemente aquél material componente de sistemas de armas, adecuándolos a la situación de tener que operarlo eventualmente en situación crítica.

3°) Colaborar en todas aquellas tareas que por su característica requiera la intervención de personal técnico, especialista o idóneo.

4°) Construir refugio para el personal que eventualmente tuviera que desempeñarse en proximidades de la pista y otros para el material que requería mayor protección o revistaba en la categoría de crítico.

Tareas ejecutadas

54. Son las siguientes:

1°) Las tareas específicas del escuadrón son llevadas a cabo a partir del momento que el material aéreo es operado desde el aeródromo local (29 May 82).

2°) El abastecimiento de combustible es brindado por el servicio de abastecedoras de Y.P.F. o se efectúa la carga desde tambores con el auxilio de motobombas portátiles (FRAM).

3°) Dado que durante horario diurno se soporta en jornadas completas la constante presión de la aviación enemiga, se recurre a realizar las tareas pendientes de mantenimiento y de preparación de armamento durante horario noc_turno.

4°) Esta modalidad no constituye la solución integral al pro_blema dado que en el transcurso de las mayoría de las no_ches se suceden cañoneos navales; Se trabaja cuando la situación lo permite. Para superar este problema se recu_rre al traslado de coheteras al poblado de Puerto ARGENTINO para su mantenimiento. Esto exige la asignación de vehículo carguero y local de trabajo.

Relaciones con otras fuerzas.

55. A requerimiento del componente Ejército se facilita el material fuera de servicio (coheteras) y armamento aéreo que no se va a emplear en aviones (ametralladoras 7,62 mm y cañones 20 mm) para su empleo desde tierra.

///

///

56. Se colabora en la adaptación del material en los talleres de la Usina de Puerto ARGENTINO que se encuentra bajo administración de Ejército.

57. En este período las relaciones son normales y de colaboración en la medida que las operaciones militares lo permiten.

Material

58. Se mantuvieron las condiciones de entorno del primer período, con la disminución de dotación por efecto de bombardeos o cañoneos navales.

59. Se mantienen niveles óptimos de combustible y el material, los repuestos continúan arribando a la isla en el puente aéreo, cubriendo las necesidades más imperiosas.

60. Los factores climatológicos, lluvia, neblina, viento (actuando las 24 horas del día), en combinación con el salitre, arena, polvo y otros compuestos en suspensión determinan una rápida oxidación de partes mecánicas.

61. La humedad penetra en fichas llaves y conexiones eléctricas, ocasionando inconvenientes y fallas en sistemas difíciles de predecir.

62. Se recurre a desmontar coheteras completas, vaciarlas, efectuar tratamiento antioxidante y de limpieza y posteriormente reemplazarlas en forma cíclica por las que están montadas en los aviones de apresto.

63. Se alistan ante eventual utilización (versión ferry) tanques exteriores de combustible, que no llegan a emplearse, pues no se ordena el repliegue de material aéreo al continente.

64. Al fin del período se mantienen en servicio TRES (3) aviones IA-58 configuradas en versión cohetes (5 LAU x 19) cada avión, que son inutilizados ante la caída de Puerto ARGENTINO.

CONCLUSIONES

65. Las tareas del Escuadrón Técnico en apoyo a la actividad aérea se pueden agrupar en la atención de la línea de vuelo y las de mantenimiento.

///

///

66. Las primeras llevadas a cabo gracias a la buena disposición y espíritu del personal, en la mayoría de los casos entre períodos de alarma roja, con poca movilidad, deficientes equipos de apoyo y vestuario poco apto.

67. La de mantenimiento sin la ayuda de ningún medio (hangar, refugio, etc.) y en horarios que estaban condicionados por la actividad del enemigo.

Sugerencias

68. Son válidas las expresadas para el primer período.

Tercer Período

- Post hostilidades (14 Jun 82 - 14 Jul 82)

69. Son comunes a la del resto de los Escuadrones.


RST

RESULTADO DEL INTERROGATORIO EFECTUADO A PERSONAL MILITAR Y CIVIL DE LA B.A.M. "CONDOR" (DARWING).

P - ¿ Desde el punto de vista de Seguridad y Contrainteligencia de la Base, que medidas se tomarón?

D - Referente al aspecto Contrainteligencia yo no le puedo responder, por cuanto, la B.A.M. "CONDOR" contó con un Oficial de la especialidad Inteligencia (1er Ten Basilio) y precisamente dicho Primer Teniente es quien puede el respecto hablar sobre el tema Icia. y Cicia. En cuanto a la Seguridad, de las instalaciones en un principio si fue proporcionada por el personal de Tropa de la Ca de Defensa de la B.A.M. "CONDOR", pero en razon de que este personal debia cumplir con tareas inherentes a los servicios concurrentes al vuelo, se requirio al Cdo en Argentino la asignación de personal de Ejercito para que brindara la seguridad de la B.A.M. "CONDOR". Es asi que se asigna el R.I. - 12, el cual a ordenes del Tte. Cnel. PIAGGI, se hace cargo de la seguridad de la zona. Cabe hacer notar que con antelación al arribo del R.I. - 12 a Drawing estuvo destacada una Ca del R.I. - 25, a cargo del Ten. 1ro. ESTEBAN, dicha compañia tenia la orden de constituirse en un punto fuerte en Drawing; pero a los pocos dias dicha Compañia fue desplazada a otro lugar de la Isla.

P - ¿ Como estaba emplazada la Artilleria Antiaérea propia?

D - Nuestra Artilleria estaba emplazada en la zona del Aerodromo y de la ciudad en los 360°. Posterior al primer ataque aereo del 1° de mayo y con la experiencia recogida, procedimos a cambiar de posición a algunas piezas de Artilleria, debido a que como los Harriers atacaban muy bajo y levantaban a una distancia fuera del alcance de

CONTI//

la Art. Ae. propia. A partir del momento que se cambiaron dichas piezas de Art. Ae., mejoro nuestra efectividad por otra parte surge conveniente acotar que despues del primer ataque se procedió a ordenar a todo el personal que cuando se produjese un ataque aéreo del enemigo se le tirara con todas las armas, de esta manera se los obligaba al ENO a levantar su altura de ataque y en consecuencia se los ponia bajo las mejores condiciones de tiro de la Art. propia.

P - ¿ Los diferentes ataques del ENO, produjeron muchas bajas propias?

D - Con excepción del ataque del 1° de mayo, donde agarraron a los Suboficiales de bajo del Pucara y los mataron, sucesivos ataques aéreo no mató a ningun personal de la B.A.M. "CONDOR".

P - ¿ Que equipamiento tenia el R.I. - 12?

D - El R.I. - 12 solo contaba con fusil FAL y armas de puño. En cuanto a su vestuario, el mismo no era adecuado para la zona, ya que estaban vestidos con pantalones t camisa, es decir con ropa para zona cálida. Refeente al armamento de apoyo cabe acotar que no tenian Mortero, a tal punto que F A A, tuvo que prestarle un Mortero y Munición. Según comentarios todo el equipamiento y armamento del R.I. - 12 quedaron en unos contenedores embarcados y nunca les llegaron. Desde los cuatro cañones de 105 mm, que disparo el R. I. - 12, fue merced a una recuperación que personal de FAA efectuo de una embarcación de P N A que fue atacada por el ENO y quedo barada.

P - ¿ Referente a la Moral y disciplina del Personal como fue en todo momento?

D - En cuanto al personal de F A A la moral y disciplina fue so

CONTI///

bresaliente, en cambio la del personal de Ejercito fue pe sima, mas aun, en una oportunidad que se estaba combatien do, el May MURS del Ejercito, procedió a retirar gente de las lineas defensivas, para que se fueran a robar, eso quedo comprobado cuando fueron tomados prisioneros los in gleses recuperaron en un envoltorio hecho con 3 mantas e- fectos sustraidos del pueblo en especial de un mercado.

P - ¿ Contaron con algun Sistema de Alarma Temprana?

D - Si, a traves de Pto. Argentino, contabamos con la informa ción adelantada. En cuanto al R.I. - 12, no creo, pues si la hubiesen tenido, no hubieran dejado pasar cinco dias a los ingleses en la cabeza de playa, sin mandarle ningun contrataque a fin de impedirles que se fortale cieran la cabeza de playa. Referente a R.O.A. y P.O.A., cabe acotar que F.A.A., si conto con la misma, en cuanto a Ejercito a precio que no dispuso de ninguna red de observadores ade- lantados o proximas a las posiciones ene migas, ademas si las hubiese tenido, estimo que por lo menos habrian inicia do un contrataque sobre el ENO.

P - ¿ Contaron con adecuados equipos de comunicaciones?

D - La B.A.M. "CONDOR", contó con un equipo Grinel, a traves del cual nos comunicabamos con Pto. Argentino. Ademas del este equipo disponiamos de equipos de HT, telefonos a mag neto, que en forma limitada nos permitia comunicarnos con los distintos puestos de la base, como asi tambien con las piezas de Artilleria de Ejercito. En cuanto a los equipos de comunicaciones de Ejercito, se que tenian pero no tuve oportunidad de verlos.

P - ¿ Sinteticamente exprese como fue el ataque ingles?

D - El ataque comenzo a las 04:00 hs, produciendose el enfren

tamiento de tropas del Ejercito con el ENO, pero en razon de que el R.I. - 12, se lo habia hecho cambiar de posición en mas de una oportunidad y por otra parte en sus primeras lineas de combate no habian Personal Militar Superior antiguo y con experiencia que ejercia el mando y conducción del personal, ya que los unicos Oficiales que muy esporadicamente se vieron en las primeras lineas de combate eran Oficiales muy modernos (Subtenientes del Cpo. Profesional, Subtenientes en Comisión (cadete en IV año recien egresados) y en algunos casos Tenientes. En consecuencia y ante esa total carencia deconducción y mando sobre el personal de tropa y Suboficiales a lo que se sumó la tensión y angustia del fragor del combate, sobrevino un repliegue totalmente desorganizado del R.I. - 12, en realidad no fue un repliegue sino que fue un abandono de las Posiciones, en otras palabras fue "UN DESBANDE" del R.I. - 12. Cabe acotar que el Jefe de Unidad; Tte Cnel. PIAGGI, en ninguna oportunidad procedio a recorrer y reconocer las posiciones que habia tomado su Unidad, sino que siempre se limito a estar en el Bunker en un lugar bien cubierto. Igual actitud tomaron los otros Oficiales Jefes ya que acompañaron siempre en el Bunker. Por otra parte siempre se vió en los mandos del R.I. - 12, una total carencia de toma de resoluciones, asi por ejemplo se dió el caso, que en una oportunidad la F.A.A., puso a disposición del Regimiento, la Ca de Defensa, para apoyarlo con la ejecución de una contraofensiva, y si bien la aceptaron en ningun momento llegaron a tomar la resolución de ejecutar dicha contraofensiva. En sintesis, se puede afrimar que Ejercito nunca se puso en situación de los momentos que se vivian. Asi por ejemplo en la unica oportunidad que concurre el Cnel. CHIMENO a Darwing solo se interesa por los pozos y posiciones que se habian

cavado, siendo que en esa misma oportunidad se estaba recibiendo intenso fuego de Artilleria Naval, y ante táles circunstancias la actitud que tomo fue la de expresarle a su ayudante, que el lugar mas seguro era la Iglesia donde se encontraban agrupados los Kelpers, ya que apreció que sobre esa edificación los Ingleses no habririan fuego. Referente a la forma de atacar y avanzar del ENO, le puedo decir que se desplazaban a cuerpo gentil. La organización que se puede observar y que por sus efectivos 10/15 puede ser un pelotón está constituido por:

A) - MAG B) C)
- Comunicaciones
- Fusilero
- Cohete descartable
- Mortero 61 mm
- Blow Pipe

B y C, equipada idem a A

Además el Jefe de cada sección está comunicado con su Jefe de Ca, y esta a su vez con los niveles subsidientes. Surge conveniente puntualizar que los equipos de comunicaciones de cada equipo son sumamente manuales, con un microfono ubicado en la garganta. En cuanto al vestuario es todo mimetizado teniendo la particularidad que el vestuario expuesto al medio ambiente es totalmente impermeable. Referente a la movilidad de las Unidades de infanteria, las mismas son efectuadas por helicópteros, y en la oportunidad que el infante va a combatir solo lleva su equipamiento de combate, racionamiento para un día completo y una dotación de munición de 350 cartuchos 7,62 mm. El resto de los elementos tales como equipos para dormir, vajillas para comer, etc, le son trasladados en helicópteros a sus posiciones de retaguardia.

Un hecho que resulta significativo es la gran capacidad

que tienen los Ingleses para volar nocturno en helicópte ro con cualquier tipo de metereologia y a bajas alturas. Referente a la señalización de blancos Ingleses usan bengalas de color verde y rojo, la de color verde significa continue el avance, la roja significa pare el avance o bien repliegue.

En cuanto a los efectivos con que iniciaron el ataque los Ingleses, no se pudo precisar la cantidad. Lo que si le pudo decir y afirmar, es que cuando tenian una resitencia dificil de superar inmediatamente pedian apoyo aereo. Un ejemplo de ello lo constituye el hecho de que cuando se le empezo a tirar al ENO con el cañon de 35 mm, y comenzaron a sufrir bajas, en pocos minutos recibio la pieza de 35mm un ataque de 3 aviones que la dejo fuera de servicio.

Referente a la cantidad con que iniciaron el ataque fue del orden 3 hombres de ellos por uno de los nuestros; comparativamente lo que es un soldado de ello y uno nuestro hay una diferencia abismal ya el soldado Ingles es profesional por excelencia, es un hombre mas grande, de una edad promedio de 22 a 26 años, que trabaja voluntariamente en cambio nuestros soldados son mas jovenes, no son voluntarios y en consecuencia no estan motivados ni incentivados para ir al combate, ni para pelear. Por otra parte en un año de instrucción y adiestramiento militar es insuficiente y muy pobre, si lo comparamos con la instrucción y adiestramiento que tienen los soldados Ingleses. Un ejemplo de ello es que a los soldados Argentinos en las posiciones, habia que estar advirtiendoles permanentemente que no asomaran la cabeza, que no fumaran de noche, etc, en cambio en un soldado que voluntariamente está cumpliendo con esa actividad no es necesario formularle tales recomendaciones (Este es el caso de los Ingleses). Si a todo

lo precedentemente expresado se suma el material con que contaba el ENO, y hacemos una comparación del Poder de Fuego aplicable por uno y otro bando, surge evidente que resultaba muy dificil parar el avance de la Infanteria ENA.

Por otra parte y a la luz del equipamiento individual del infante, surge evidente que un infante ingles no estuvo nunca mas de 24:00 hs continuadas operando en las Malvinas, sin que fuera reemplazado y se lo mandara en descanso en cambio nuestra gente tuvo que aguantar dos meses en sus posiciones, alternandose de día y noche, en consecuencia tuvo un desgaste muy significativo y grande, a lo que se sumo la variada tensión que originaban los cañoneos navales y la acción de los grupos comandos ingleses.

En otro orden de cosas cabe hacer notar que no se registraron combates cuerpo a cuerpo con el ENO, que llego un momento que el "DESBANDE" del Ejercito fue tal, que resultaba dificil diferenciar que fuerza era propia y que fuerza era ENA, a tal punto que resultaba imposible habrir fuego de infanteria y menos aun efectuar bombardeo y/o ametrallamiento con aviones.

Refernte a la capacidad de infiltración del ENO, la misma fue muy efectiva, ademas los Kelpers, constituyeron la mejor red de informantes que conto el ENO a su favor, maxime si se tiene en cuenta que durante los dias previos al primer ataque contaron con total libertad de acción para desplazarse dentro de las posiciones nuestras en Darwing, ya que la orden impartida por el Gobernador Militar asi lo disponia, mas aun y en lo que a medios de comunicaciones se refiere, cabe acotar que muchas casas de familia mantuvieron sus equipos de comunicaciones en servicio ya que no todos los equipos son a valvulas. La orden impartida

CONTI///

por el Gobernador Militar fue que los propietarios de equipos de comunicaciones, les quitaran a sus equipos una valvula y la dejeran enterrada a una distancia prudente y separada del equipo.
En cuanto a bajas que sufrio el ENO en la toma de Darwing y segun expresiones de un soldado ingles, con quien se entablo dialogo el número ascendia al orden de las 300 bajas a la vez que expresaba, que no se justificaba tal cantidad de perdidas de vida, por unas tierras que no tienen valor. Ademas cabe acotar que en una lomada de Darwing han quedado una significativa cantidad de crucesitas, lo que hace suponer que el número de bajas del ENO es grande y que los mismos habrian sido sepultados en fosas comunes.
No obstante cabe acotar que con excepción del piloto ingles derribado (Taylor), no se vió en ninguna otra oportunidad otro ingles muerto.
Referente a las bajas Argentinas, incluyendo las de la Fuerza Ejercito, en Darwing el total ascendió a 36 hombres.

P - ¿ El tratamiento que recibieron como prisioneros como fue?

D - En principio el tratamiento no fue muy correcto pues nos agruparon a todos juntos sin hacer marcadas diferencias de jerarquias. Esta situación se mantuvo durante el tiempo que permanecimos en Darwing, como asi tambien en San Carlos, en donde el lugar de alojamiento inicial fue una porción de terreno rodeado de alambrado de pua, y luego nos pasaron a un galpon de un establecimiento, mas concretamente nos mandaron a una cámara frigorífica. Recien cuando nos embarcaron mejoró la situación y el alojamiento ya que nos distribuyeron en camarotes. En cuanto a la comida, al principio mientras nos cocinabamos nosotros no hubo pro-

blemas, pero a partir del momento que nos trasladaron a San Carlos la misma empeoro, manteniendose em esas condiciones hasta el día anterior a que arribara a bordo del buque, personal de la Cruz Roja Internacional. A partir de ese momento nos dieron de comer bien, incluso nos dieron antes de llegar a Montevideo postre helado.
Resulta conveniente puntualizar que en una oportunidad personal del Ejercito fue empleado por los ingleses para desactivar Minas como asi tambien al personal de soldados los hacian remover cajas de munición, hasta que ocurrió un accidente en donde detono un cajón con espoletas que mato a varios soldados Argentinos. Despues de este hecho, los Oficiales Argentinos les dijimos a los soldados que se negaran a mover todos aquellos cajones nuestros cuyo contenidos parecieran que fuera de explosivos y/o municiones.

P - ¿ En que buque los embarcaron en San Carlos?

D - Fuimos embarcados en el buque NORTHLAND, luego nos sacaron a navegar mar afuera, incluso nos pasearon entre la flota y en esa oportunidad pudimos divisar a unos 500/600 mts un portaviones, no pudiendo presisar si se tratba del Hermes o del Invencible, ademas contamos un total aproximado de 17 buques en superficie, entre fragatas y destructores.
Cabe acotar que tan bien pudimos observarun buque bastante chato que se parecia a un transporte o un carguero.
Durante la navegación en buque en la zona del teatro, notamos que permanentemente el buque cambiaba de rumbo. Esto lo pudimos comprobar porque un Oficial de Ejercito prisionero que se encontraba abordo habia conseguido entrar una brujula y de esa manera conociamos el rumbo de navegación del buque.

CONTI///

Por otra parte cabe hacer notar que en una oportunidad que se apareo al buque nuestro otro buque, se pudo observar a traves de sus ventanillas, significativas cargas de armamento fundamentalmente misiles.
Otro hecho que resulta siginificativo es que uno de los Oficiales de Ejercito paracaidista que fue interrogado a bordo de la flota inglesa, fue llevado hasta un portaviones y en la oportunidad que pregunto como andaba el Hermes le contestaron, "ti lo vez, estas a bordo de el, ademas en esa oportunidad el Oficial de Ejercito fue llevado al interior del portaviones, aparentemente a un hangar y vio 3 aviones Harriers.
Referente a la navegación definida con destino a Montevideo se inició el día 8 de junio manteniendo un rumbo que oscilaba entre los 340° a 360°.
En cuanto al racionamiento a bordo del buque fue en un comienzo malo, ademas nos mantuvieron casi 22 hs sin darnos agua, y comida, merced a una queja del Vcom PEDROZO, se comenzo a regularizar la alimentación como asi tambien los horarios, ya que los adecuaron mas a los nuestros es decir a nuestras costumbres.
Un hecho que surge conveniente puntualizar o destacar es que cuando estuvimos a bordo de la flota notamos que los ingleses nos habian sustraido o separado a algunos Oficiales, tales como el May TOMBA, 1er Ten CALDERON,y Alf LEMA quienes no llegaron a Montevideo junto con nosotros.
Tambien resulta conveniente puntualizar que el Personal Militar Subalterno de ellos es mucho mas eficiente que el nuestro son mas responsables a tal punto que el Oficial ingles solo se limita a ordenar, las tareas y el resto se encarga el Suboficial de cumplimentarla al maximo grado de detalle que su criterio y capacitación profesional se

lo permita.
Un detalle que se evidencio en la oportunidad que estuvimos prisioneros en Drawing, es que los ingleses estarian un poco limitados de repuestos de Harrier ya que en esa oportunidad tomaron un plano de un ala de un avión Harrier derribado y procedieron a desramar la masa de una rueda del tren de aterrizaje y se llevaron lo que era recuperable.
Otro hecho ocurrido en Darwing, y que resulta significativo es que en la oportunidad que detona el cajon con explosivos que movieron los soldados resulto un soldado muy mal herido, y un ingles al verlo es esas condiciones le lanzo una rafaga de disparos y lo mato.

P - ¿ Despues que fueron tomado prisioneros, fueron interrogados?

D - En general le dire que no todos fuimos minusiosamente interrogados, solo se limitaron a hacernos el llenado de una tarjeta con datos identificatorios, a efectuarnos una revisación medica.
En cuanto a los interrogatorios que practicaron, lo que mas preguntaron, fue sobre el empleo y uso de Napalm. Incluso llegaron a preguntarnos, si teniamos dichas bombas, donde estaban, porque no las usabamos, etc. Cabe acotar que durante estos interrogatorios hubo algunos Oficiales que fueron mal tratado es decir que recibieron golpes y castigos fisicos.
Referente al lugar donde fueron a parar los Oficiales que no llegaron a Montevideo, a traves de comentarios que escuchamos, por parte de personal de la C R I nos enteramos que el Vcom COSTA, May TOMBA, Ten CALDERON y Alf LEMA, iban rumbo a Ascención en virtud de que fueron evaluados

por los ingleses como pilotos y/o personal calificado.

P - ¿ En la zona de desembarco de los ingleses que vieron?

D - Bueno en dicha zona, vemos que el ENO, se habia fortificado muy bien, habiendo ocupado todos los puntos sobresalientes y mas caracteristicos del terreno con solidadas posiciones bien fortificados, los que disponian de Unidades lanzadoras de misiles A - 5S, como asi tambien puestos de observadores, radares y una nutrida cantidad de fragatas y embarcaciones, en el canal de San Carlos en la boca norte, lo que les brinda una adecuada linea defensiva antiaérea sobre la superficie de mar, a lo que se agrega la que proporciona las Unidades lanzadoras de misiles tipo BLU PIPE / RAPIER, emplazadas sobre los cerros y puntos caracteristicos de la Bahia del mismo nombre.
Otros elementos que fueron observados son palas hidraulicas, motoniveladoras, vehiculos blindados livianos tipo carriers con orugas, carros auxiliares para el traslado de carga, despositos de combustibles en tambores, helicópteros como asi tambien un nutrido efectivo de personal, el cual se encuentra en descanso o bien fortificando las posiciones tomadas. (Ver anexo ALFA).
Referente a aviones Harrier, los mismos siempre han operado desde uno o dos portaviones.
Referente a elementos de artilleria se vieron algunas siluetas similares a piezas de artilleria enmascaradas, aunque taxativamente no se puede precisar o afirmar que asi sean.

P - ¿ En lo referente a fortalezas y debilidades que el ENO presento en el T. O. MLV, que pueden expresar?

D - ¿ En general vimos un enemigo muy poco débil, que poseia una gran fortaleza, dado no solo por su material, perso

nal, conducción, instrucción, espiritu de lucha, sino también un Poder de Fuego aplicable significativo.

Referente a su material, se observo que gran cantidad de su personal posee equipos de visión nocturna, también se apreció la probable presencia de radares antimorteros, antipersonales. Un ejemplo de ello lo constituye el hecho que las propias posiciones de mortero eran rapidamente detectadas despues de efectuar fuego y al 2do / 3er disparo propio, el ENO, conseguia silenciarlo a través de la aplicación de su poder de fuego, ya que en general el mismo era preciso y bien desciplinado.

En contraposición nuestro esfuerzo de combate adolecia de debilidad, imprecisión, como asi tambien en el caso del Ejercito de falta de conducción, disciplina de fuego, espíritu de lucha y en el caso concreto del R.I. - 12, de falta de coraje, en casi todos los niveles, salvo algunas excepciones como el Ten GOMEZ CENTURION o el Ten 1ro ESTEVES y algunos pocos Suboficiales.

P - ¿ Que otra información tienen que agregar a estas declaraciones?

D - En general la mayoria de los declarantes reiteraron que se noto por parte del R.I. - 12, una total carencia de todo, incluso se les murió un soldado por desnutrición.

En cuanto al Personal y medios propios, si bien presento algunas limitaciones, tales como que los soldados estaban poco instruidos, los fusiles se trataban, solo se poseia 3 equipos de visión nocturna, las carpas que nos llegaron estaban casi en un 70% rotas, los medios de comunicaciones (las motorolas) no funcionaban bien, incluso eran insuficientes, se suplió dichas deficiencias con ingenio y entusiasmo. Asi por ejemplo de la confiscación de equipos de

comunicaciones que poseian los Kelpers, se procedió a montar una red para comunicaciones internas propias de la base; con las coheteras de los aviones IA 58 que fueron destruidos, se procedió a desmontarlas de los aviones y con elementos de circunstancia se fabricaron merced al ingenio del May TOMBA rampas de lanzamientos y deesa manera se pudieron utilizar las mismas para la defensa y oponerle una barrera o linea mas de resistencia al ENO. Cabe acotar que con el empleo de este material se consiguio matar al Tte. Cnel. JONES integrante de las fuerzas de paracaidistas de las fuerzas colonialistas.

Referente al avión IA 58, adolece de la debilidad de que la rueda de nariz es muy fragil, maxime cuando debe operar en pistas desparejas y bajo condiciones de muy baja temperatura, ya que con mucha facilidad se quiebra. Por otra parte el procedimiento de puesta en marcha es muy lento ya que se tarda mucho tiempo (siete minutos), lo que se traduce en una reacción imediata muy lenta.

Asimismo y en el caso concreto de Drawing no se puedeoperar el avión con toda la carga portante, por cuanto en el carreteo se hundia en la pista ya que la misma es muy blanda y ofrece poca resistencia al peso por ruedas del avión

En cambio a la artilleria antiaérea, se pudo apreciar que el cañon de 35 mm es muy efectivo sobre los aviones ya que con solo unos pocos impactos el avión es derribado. Esto se comprueba por el hecho de no sólo haber derribado 4 (cuatro) Harriers, sino tambien haber derribado otro tipo de avión (2 A 4 B propios). Referente a la de 20 mm, es buena pero no resulta tan efectiva para neutralizar los ataques aereos, como la de 35 mm. En lo que respecta al empleo y efectividad de ambos cañones, contra la infanteria se pudo comprobar que bajandole los cñones son muy efecti

CONTI///

sobre todo por el efecto de su munición autodestruyente explosiva pues a los ingleses los borraba de la mira. Finalmente y como comentarios surgen los siguientes:

1°) La apreciación inicial de situación en cuanto a los Kelpers, de que eran nuestros aliados fue equivoca.

2°) El P.C. en Pto. Argentino de Ejercito, como asi tambien las distintas unidades de dicha fuerza que operaron en MLV, no vivió la situación en ningun momento.

3°) La fuerza Ejercito carecio casi en su totalidad de espiritu de comabte, disciplina y preocupación

4°) El Jefe del R.I. - 12, Tte. Cnel. PIAGGI, como asi tambien el Cnel. CHIMENO en la oportunidad que se efectuó el ataque a Darwing, no vivieron la situación y mas aún en los partes de novedades que informaron al Gobernador en Pto. Argentino y a su cadena de mandos naturales le tergiversaron la realidad, incluso falsearon la verdad y le mintieron.

5°) El Jefe del R.I. - 12, como asi tambien sus Oficiales Jefes en ningun momento asumieron la conducción y responsabilidad de la defensa de la unidad que comandaban.

6°) El equipamiento del R.I. - 12 fue inadecuado, inclusive el que llego estaba incompleto (Ej.: cañones de 105 mm sin mira).

7°) Debido a la falta de conducción del Jefe de Unidad total carencia de ejemplo de sus Oficiales Jefes y algunos Oficiales Subalternos, a la ausencia de espiritu de sacrificio, prestigio y contra la moral y disciplina del personal mas modernos, Suboficiales y Tropas fue pesima. Solo se registraron algunos

CONTI///

hechos aislados de valor y heroismo como el protagonizado por el Subteniente GOMEZ CENTURION o el Teniente ESTEVES

8°) Similar actitud a la que adopto el Jefe del R.I. - 12, adopto el Cnel. CHIMENO, ya que frente al desafio de un ataque ENO, solo acudió a refugiarse junto con su ayudante en el mismo local donde estaban alojados los Kelpers.

9°) A la luz de los acontecimientos vividos en Darwing se observa que en el R.I. - 12 despues del primer ataque de la infanteria ENA total carencia de capacidad y voluntad de reacción por parte de casi todos sus componentes.

10°) El racionamiento al personal del R.I. - 12, fue deficiente y poco a tal punto que se registraron hechos de robo de artículos comestibles o bien revisación de los tachos de desperdicios por parte de los soldados a fin de saciar su hambre.

11°) El equipamiento de la F.A.A., si bien adolecia de deficiencias y debilidades, se aprecio que de haber obrado correctamente el R.I. - 12 y por ende las ordenes que su comando le impartia, la caida de Darwing Goos Green, a manos del ENO, no se hubiese producido con tanta facilidad y rapidez.

12°) La no acción de la Fuerza de Superficie, sobre la Bahia San Carlos, facilito al ENO, la consolidación de su Cabeza de Playa y luego la consecuente toma de Darwing/Goos Green.

13°) La atención sanitaria de Fuerza Aérea fue suficiente y estuvo acorde a los medios que se dispusieron en Darwing.

14°) La atención sanitaria del R.I. - 12 fue muy deficien

CONTI///

te solo contaban con un médico.

15°) El control territorial de la población de Darwing por parte de Ejercito fue puesto en ejecución merced a los incesantes requerimientos formulados por F.A.A pues la orden del Gobernador Militar era de no molestar a las personas residentes de la zona.

16°) Los Kelpers residentes en la zona de Drawing/Goos Green se comportaron como reales enemigos y no como presumibles colaboradores, como se habia apreciado, a tal punto que ellos constituyeron la mejor red de informantes que contó la Inteligencia Inglesa.

17°) Tanto el material, como los equipos de comunicaciones y claves, antes de que se produjera la rendición fueron inutilizados. Igual temperamento se adopto con el armamento. En cambio no pudo ser volada una estiba de munición aérea, terrestre y explosivos ya que los acontecimientos fueron tan rápido que no hubo tiempo de hacerlo.

18°) Si bien no se tomó contacto con ningun elemento ENO de la Royal Navy, que se hayan infiltrado dentro de las propias posiciones, tal situación no debe descontarse, dado que el ENO contaba con la ventaja de que los Kelpers, gozaban de total libertad y en consecuencia bien pueden haber desembarcado personal militar ingles, haberse mimetizado con los Kelpers y luego haber llegado hasta nuestras propias posiciones y en consecuencia obtener información de interes.

19°) Por otra parte y a la luz de los interrogatorios practicados al personal de prisioneros resulta conveniente retener los siguientes conceptos:

a) DE LA FUERZA ENEMIGA

- Resultaron derribados cuatro (4) Harriers por

fuego de 35 mm y dos (2) Harriers por fuego de 20 mm.

- El poder de fuego aplicable por la Infantería ENA, fue muy superior al de las propias Fuerzas.
- Los ingleses efectuaron ataques sobre Darwing/ Ganso Verde ya sea a travez de Artilleria embarcada o bien por medio aéreo, em las siguientes fechas:

  1º MAY - Ataque aéreo

  04 MAY - Ataque aéreo

  17 MAY - Ataque aéreo bombardeo con dos (2) bombas de 1000 lbs que no detonan.

  21 MAY - Ataque terrestres.

  22 MAY - Ateque con fuego y cañoneo naval.

  25 MAY - Ataque terrestre

  27 MAY - Ataque con cuatro (4) Harriers resultando dos (2) derribados.
- En algunas oportunidades en que el ENO, efectuo ataques aéreos a Darwing; los mismos usaron cohetes CHAFF, para anular el radar.
- Los ataques aéreos que efectuó el ENO, sobre Darwing, fueron siempre con 3 O 4 aviones, realizando previamente maniobras de diverción
- La Infantería inglesa dispuso de una movilidad a traves de helicópteros como asi tambien con vehiculos orugas y de transporte de carga, lo que les permitio tomar posiciones en puntos significativos de Darwing, tales como la Escuelita o bien en el granero de Ganso Verde, donde emplaza morteros.
- El ENO, llego a ejecutar durante una noche hasta 56 vuelos continuados con helicópteros, trasla-

CONTI///

dando material y personal a los puntos caracteristicos del terreno (zonas alatas y retaguardia de propias posiciones).

- Al 28 MAY 82 los ingleses se encontraban a 7/8 km de Darwing.
- Entre las 09:00 hs y las 13:00 hs del día 28 MAY 82 el ENO no desrrollo operaciones sobre propias posiciones.
- 281300 MAY 82 los Ingleses avanzan a campo gentil por el camino que va de Darwing a Ganso Verde en grupos de 8 a 10 hombres.

b) DE LAS FUERZAS PROPIAS

- Del ataque efectuado con 2 MAQUI, uno resulta derribado y el otro efectua lanzamiento sobre posiciones ENO y regresa a Pto. Argentino.
- Durante la defensa y en el empleo de las piezas de 20 mm, para tirar contra la infantería ENA, una de ellas se quedó sin munición.
- En el avance del ENO, hacia la escuelita, solamente el Ten ESTEVES del R.I. - 25 con su sección presento combate al ENO y al que dar la sección destruidas se las refuerza con el envio de otra nueva sección al mando del Subteniente GOMEZ CENTURION.
- Las secciones del Ten ESTEVES del R.I. - 25 y del Subteniente GOMEZ CENTURION fueron las unicas subunidades de Ejercito que presentaron combate al ENO, conjuntamente con la Ca de Defensa de F.A.A.
- El R.I. - 12, no mantuvo en ningún momento sus posiciones, y en la oportunidad que el ENO ataco se desbandaron.

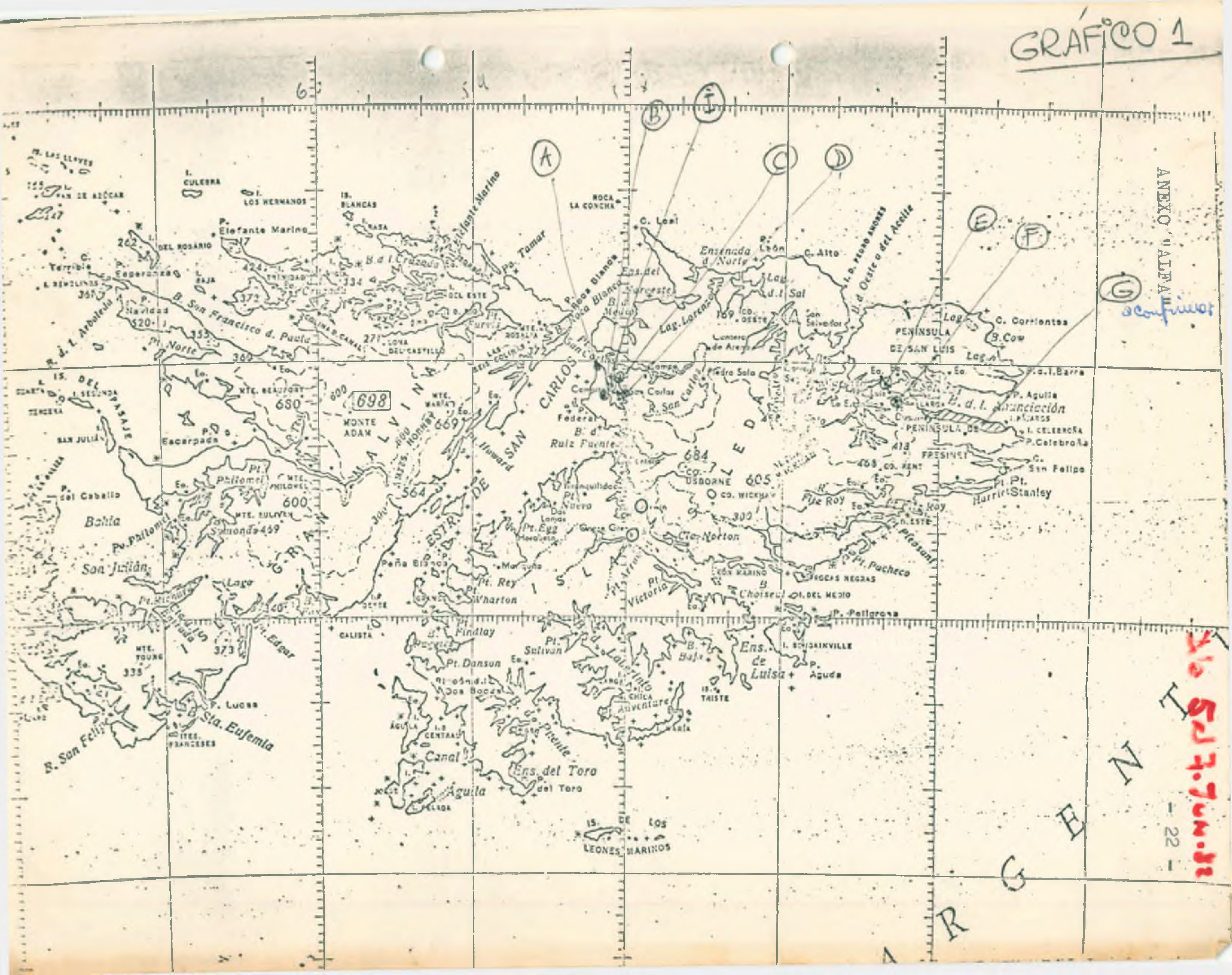
CONTI///

- Las primeras lineas de combate del R.I. - 12, estuvieron en algunos casos a cargo de Oficiales de l Cuerpo Profesional o bien personal recien egresado, pero en ninguna oportunidad se noto la presencia de personal del Cpo. de Comando, antiguo y con experiencia.
- La Fuerza Ejercito (R.I. - 12) protagonizo actos de saqueo sobre los Kelpers, ademas su personal de cuadros se mostro tremendamente inoperante frente al combate, adoptando el temperamente de abandonar sus posiciones, lo que trajo como consecuencia un desbande total de los Suboficiales y Soldados.
- En ninguna oportunidad los Jefes de Ca., del R. I. - 12, condujeron sus unidades cuando se produsco el ataque ENO, sino que solo se limitaron a permanecer a cubierto. Igual actitud asumió su Jefe de Regimiento Tte. Cnel. PIEGGI; como asi tambien los Mayores que lo circundaron (May FRONTERA y MUR). Cabe agregar que en la oportunidad que personal de F.A.A., fue a verlo en su P.C., lo encontraron abatido al Tte. Cnel., a lo que procedieron a ir a habler con ambos Mayores de Ejercito, los que respondieron, no hay voluntad de lucha en Ejercito, ademas el Tte. Cnel. "Esta quebrado", "No quiere mas lola".
- En la oportunidad que los I A 58, efectuaron apoyo aéreo directo, el R.I. - 12, no aprovecho dicha circunstancia para recuperar las posiciones perdidas, incluso aprovechando el hecho de que al ENO, le habian derribado dos helicópteros.

20°) Finalmente se deja constancia que la presente infor

mación surge de las transcripciones de las grabaciones de las declaraciones efectuadas al personal que arribo de Darwing/Goos Green , cuyas copias obran como archivo en el Departamento A - 2 del Comando Aéreo Estrategico.

NOTA: P = preguntado.
D = dijo.


GRÁFICO 1
ANEXO "ALFA"
- 22 -
A
B
C
D
E
F
G
GRAN MALVINA
ISLA SOLEDAD
ESTR. DE SAN CARLOS
C. Corrientes
B. Cow
PENÍNSULA DE SAN LUIS
B. d. l. Anunciación
P. Celebroña
San Felipe
Pt. Harriet
Pt. Stanley
Pt. Pacheco
Pleasant
ROCAS NEGRAS
I. DEL MEDIO
P. Peligrosa
I. BOUGAINVILLE
P. Aguda
Ens. de Luisa
IS. TRISTE
Ens. del Toro
Canal
Águila
IS. DE LOS LEONES MARINOS
B. d. Ruiz Puente
Pt. Howard
698
MONTE ADAM
Pt. Egg
Pt. Rey
Pt. Wharton
Pt. Findlay
Pt. Dawson
Pt. Sulivan
Cte. Norton
Pt. Victoria
P. Elefante Marino
I. LOS HERMANOS
I. CULEBRA
IS. BLANCAS
ROCA LA CONCHA
C. Leal
C. Alto
Ensenada d. Norte
Ens. del Sargento
Lag. Lorenzo
Po. Tamar
B. San Francisco d. Paula
Pt. Norte
Pt. Philomel
Bahía San Julián
Escarpada
Pt. Edgar
P. Lucas
Sta. Eufemia
B. San Felipe
MTE. YOUNG
Peña Blanca

Referencias:

GRÁFICO 1:

(A) Ubicación del Radar.

(B) Frigorífico: posición de abastecimientos y personal (Ver detalle (B))

(C) Puerto: descarga permanente de material por lanchones

(D) San Carlos: depósito material y personal. Comando (Pto) y Central de comunicaciones (Campo de antenas)

(H) Central de comunicaciones de abastecimientos: 10 camiones y jeeps.

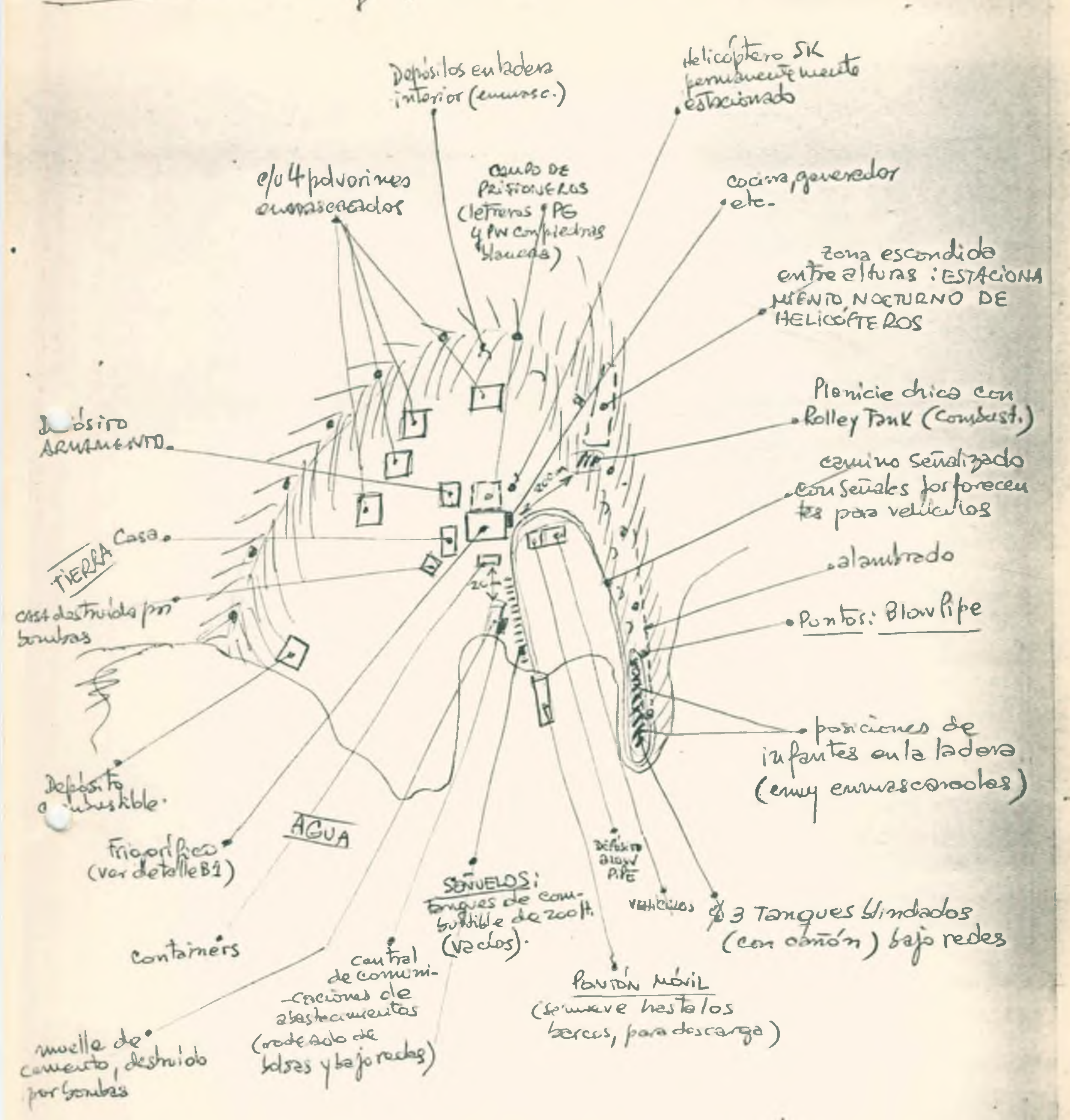
(I) Canal: buques estacionados (ver detalle (I)).

(E) Estancia ocupada por ENO

(F) Puerto ocupado por ENO.

(G) Zona de desembarco (Ver detalle (G))

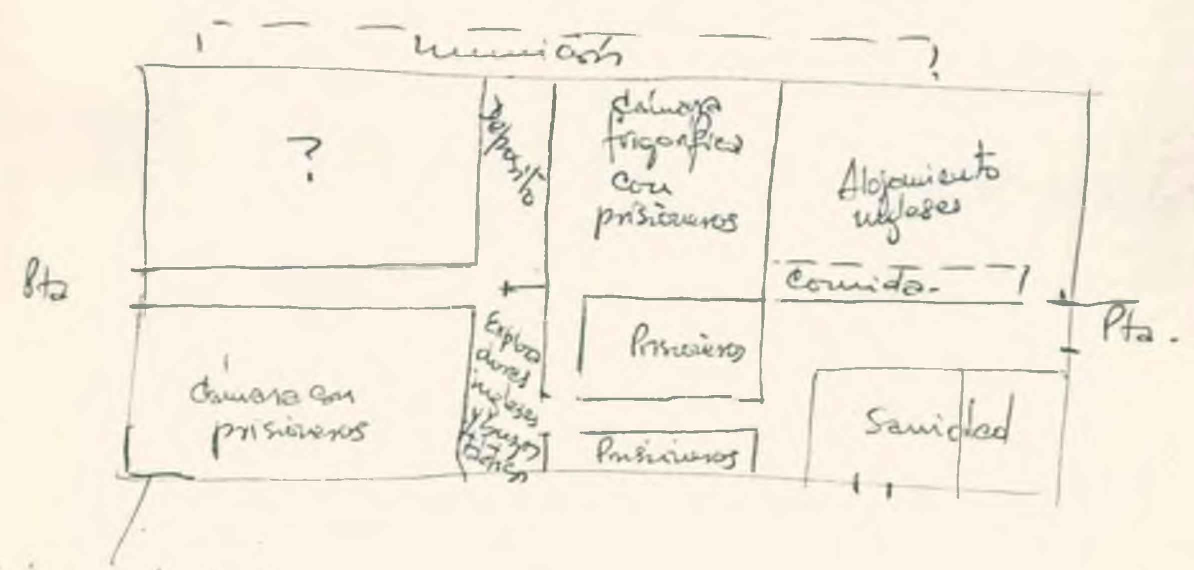
Detalle (B): Zona frigorífico -



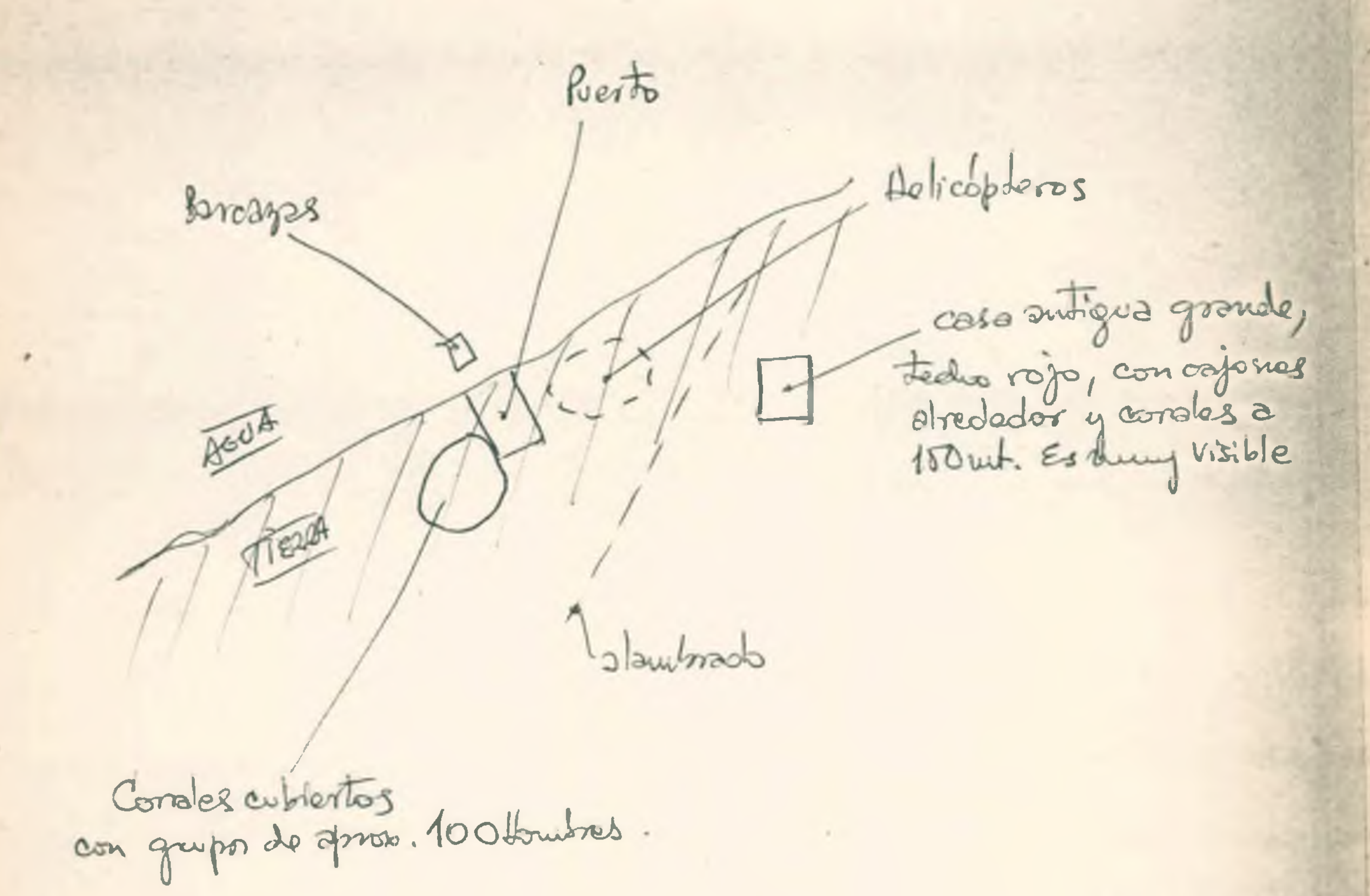
NOTA: Todo bajo redes de enmascaramiento
Se estima que no quedaron prisioneros de DRW y Goose Green.
Posiciones individuales completamente inundadas (hasta en las alturas)

DETALLE (B1): Interior del frigorífico

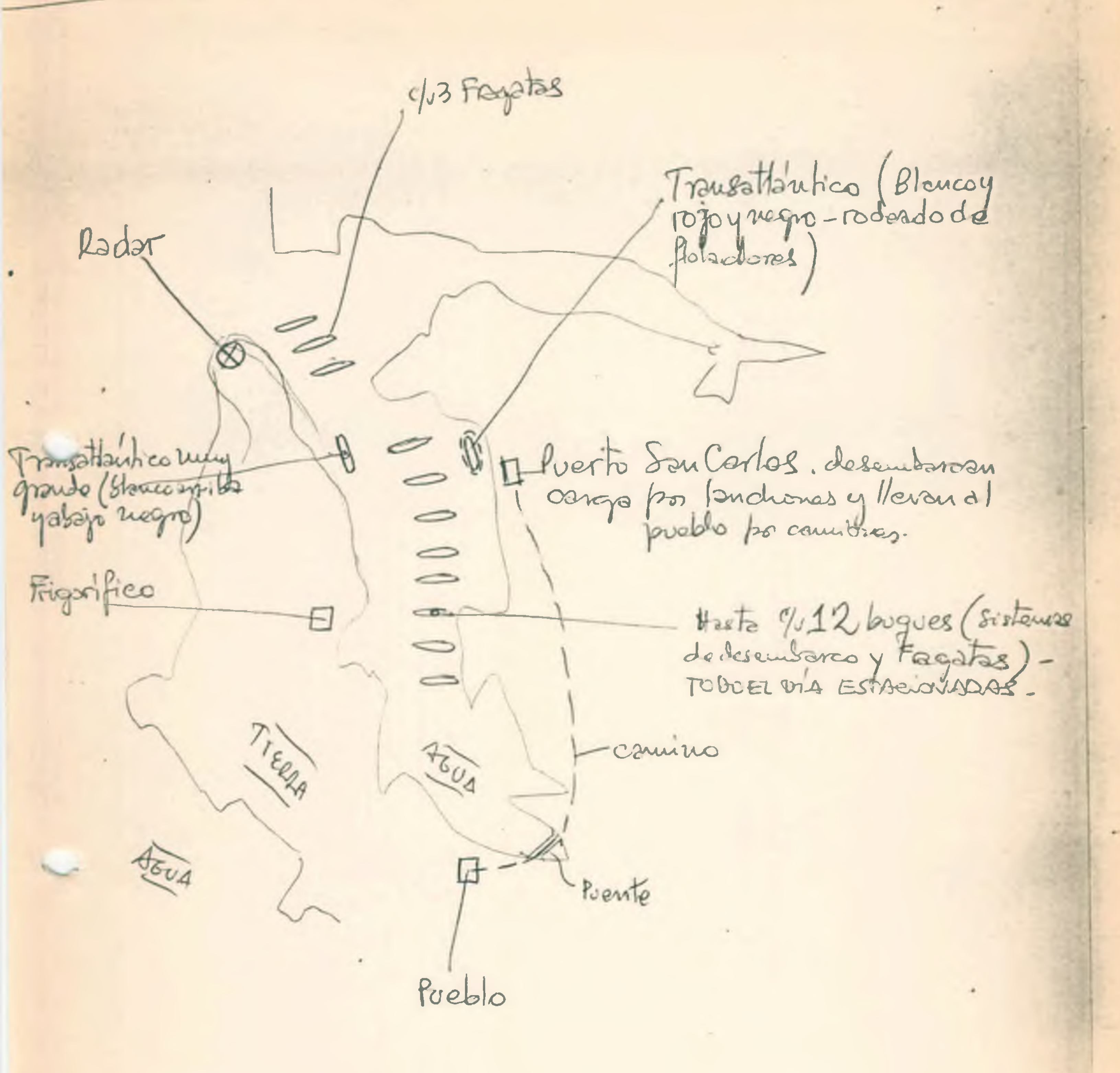
Corral con prisioneros



DETALLE (G):


Puerto
Barcazas
Helicópteros
casa antigua grande, techo rojo, con cajones alrededor y corrales a 150 mt. Es muy visible
AGUA
TIERRA
alambrado
Corrales cubiertos con grupos de aprox. 100 hombres.

DETALLE (I):


c/u 3 Fragatas
Transatlántico (Blanco y rojo y negro - rodeado de flotadores)
Radar
Transatlántico muy grande (blanco arriba y abajo negro)
Puerto San Carlos. desembarcan carga por lanchones y llevan al pueblo por camiones.
Frigorífico
Hasta c/u 12 buques (sistemas de desembarco y Fragatas) - TODO EL DÍA ESTACIONADAS -
TIERRA
AGUA
camino
AGUA
Puente
Pueblo

C3/4J

IA-58

C3/4J

M E M O R A N D U M

Para información de: Jefe del CAEM

Producido por: Mayor Carlos A TOMBA

BUENOS AIRES, de octubre de 1982.-

A s u n t o: INFORMACION SOBRE CONFLICTO MALVINAS

INFORMACION GENERAL

1. Con motivo de las operaciones de guerra realizadas por la Fuerza Aérea en el teatro de operaciones Sur, el suscripto cumplió funciones como Auxiliar del Dpto Personal del CAE entre los días 06 Abr 82 hasta el 27 Abr 82, para pasar luego a cumplir funciones de Auxiliar A-4 como especialista de armamento del sistema de armas Pucará, Jefe de Elon Técnico de este sistema, integrante del Escuadrón Aéreo de la III Brigada Aérea e integrante de la Plana Mayor de la Base Aérea CONDOR en GOOSE GREENE (Zona DARWIN).

2. Dado que la mayor parte de las actividades se desarrollaron en la zona de operaciones es que el informe se referirá fundamentalmente a estas circunstancias.

3. A efectos de clarificar la información, se divide este trabajo en dos áreas: CAE y BASE CONDOR.

DEPARTAMENTO PERSONAL DEL CAE

4. Es importante destacar algunos hechos en lo atinente a lo observado y realizado en el Dpto Personal del CAE, que se puntualiza a continuación:

1º) Este Cdo carecía del Plan de Operaciones para las operaciones a realizar. Fue recepcionado el plan general alrededor del 12 Abr 82, elaborando recién el anexo correspondiente a su área.



2º) Se carecía de los listados de personal por Unidad de Despliegue, como así también de su destino final, hecho que produjo que se tramitaran órdenes de despliegue de personal que ya se encontraba desplegado.

3º) La designación de personal fue totalmente arbitraria, considerándose únicamente su especialidad, sin tener en cuenta su capacidad, al carecer de los elementos de juicio necesarios para su designación.

4º) Se carecía de una información certera del estado y condiciones en que se encontraba el personal de la Fuerza, como así también en las Unidades en las cuales se encontraba prestando servicios.

5º) Se entregaba a las unidades desplegadas a personal que no pertenecía a la misma Unidad en tiempo de paz a cumplir funciones operativas con un total desconocimiento del personal que debía tener a sus órdenes.

6º) Las UUNN no informaban al CAE (Dpto Personal) la nómina del personal desplegado y su destino final ordenado por el Dpto Operaciones.

7º) La duplicación de tareas realizadas por el Dpto Personal del EMG y el Dpto Personal del CAE en el control y designación de personal desconociendo ambos Dptos la situación del mismo.

<u>Conclusiones</u>

5. De lo anteriormente expuesto se extraen las siguientes conclusiones:

1º) El hecho de contar con dos organizaciones paralelas, una para tiempo de paz y otra para la guerra, no es apta para la tarea de decisiones rápidas y certeras.

2º) Las unidades de despliegue deben hacerlo con su propio personal ya adiestrado para las funciones que debe cumplir desde tiempo de paz.



3º) El conocimiento del personal superior y subordinado entre sí es fundamental para el logro de un mayor aprovechamiento de las cualidades personales para el logro del éxito de la tarea.

4º) Se carece en la Fuerza de un estado general del personal, su situación y estado actualizado.

5º) La duplicación de dependencia de las UUNN en tiempo de paz da como resultado la transmisión y retransmisión de órdenes por dos caminos distintos, crea demora, incertidumbre e incapacidad para la toma de decisiones.

Proposiciones

6. De acuerdo con la experiencia recogida se propone lo siguiente:

1º) La creación de una orgánica que funcione tanto en tiempo de paz como de guerra, lo que permitiría un empleo inmediato de los medios con un aprovechamiento integral del personal ya calificado en las operaciones.

2º) Las UUNN en tiempo de paz deben servir como asiento y adiestramiento del personal calificado y eliminando al personal no apto a través de despliegues periódicos a las posibles zonas de operaciones para la operación de los medios y el personal en situaciones reales, única forma de establecer la verdadera capacidad y estado de instrucción y adiestramiento del personal.

BASE CONDOR

7. La presentación en la Base CONDOR se efectuó el día 30 de abril de 1982.

8. La misma se organizó de acuerdo con el Anexo 1, con dependencia directa del Jefe del Componente Aéreo en el TO MALVINAS, Brigadier CASTELLANOS.



9. En la zona de DARWIN el componente terrestre se encontraba representado por el Tte Cnel PIAGGI, Jefe del Regimiento N° 12 de MERCEDES (CORRIENTES), quien dependía del Gral PARADA, cuyo comando se encontraba en PUERTO ARGENTINO y tenía a su cargo las Unidades de Bahía FOX, Puerto HOWARD y la ya enunciada.

10. La base contaba con una dotación inicial de 259 hombres distribuidos en los tres Escuadrones Operaciones.

11. La Unidad contaba con el siguiente material:

1°) 12 aviones IA-58.

2°) 2 HC-47.

3°) 2 Bell 212.

4°) 6 cañones 20 mm.

12. Las misiones cumplidas por el Escuadrón Pucará se concretaban de acuerdo con las Ordenes Fragmentarias recibidas del Comando del Componente Aéreo en Puerto ARGENTINO.

13. El Escuadrón Helicópteros cumplió misiones de traslado de personal, de material y de búsqueda y rescate de la propia Fuerza y de Ejército.

14. Las actividades se desarrollaron hasta el día 29 de mayo, fecha en la cual se efectuó la rendición de la Unidad. El análisis de las mismas se efectúa de acuerdo con las áreas que a continuación se detallan:

1°) Icia.

2°) Personal.

3°) Operaciones.

4°) Material.



5º) Comunicaciones.

6º) Fuerza Ejército.

7º) Fuerza Naval.

8º) Información obtenida de los ingleses.

9º) Doctrina.

10º) Jurídica.

11º) Intereses Aeronáuticos.

12º) Económico-Financieros.

15. A partir de la fecha ya enunciada el suscripto permaneció en calidad de prisionero hasta el día 14 de julio.

16. Durante el tiempo antes mencionado, se participó junto con el Jefe de Unidad y el 1er Teniente BASILIO en la elaboración de una nota de protesta por incumplimiento de lo pactado con las fuerzas inglesas de acuerdo con lo establecido en la Convención de GINEBRA y como representante de Fuerza Aérea en el Comité de Prisioneros de acuerdo con lo ordenado por el Comodoro BLOOMER.

AREA INTELIGENCIA

Información General

17. Esta Area se encontraba a cargo de un Oficial Subalterno y un Suboficial de la especialidad, quien realizaba las tareas inherentes al área terrestre y el interrogatorio de las tripulaciones.

18. Es de destacar que la única información del En que se poseía era lo atinente al perfil de las embarcaciones y la capacidad operativa del avión Sea Harrier.



19. El derribo de un avión Sea Harrier el día 4 de mayo permitió obtener documentación clasificada del En, como frecuencias de la flota, circuitos de entrada y salida al portaaviones, frecuencias empleadas por las Ellas enemigas.

20. La única información actualizada de las actividades del En se recibieron a través del CIC de Pto ARGENTINO, relacionada con la posición de las embarcaciones o de las Patrullas Aéreas de Combate (PAC).

21. Si bien en el área terrestre, con relación a los pobladores de la zona, se efectuó un buen trabajo, no se pudo cristalizar, por ser ejército el responsable en esa área, Asuntos Civiles.

22. Como resultado de ello, los pobladores estuvieron diez días observando y reconociendo los emplazamientos de la propia fuerza sin que se tomaran medidas o se le requisaran los equipos de radio.

23. Debido a esto, Oficiales de FA tuvieron que realizar operaciones nocturnas para cortar las antenas de los equipos transmisores.

24. Los interrogatorios de los tripulantes se efectuaban después de cada misión en forma normal, pero existía indiferencia por parte de los pilotos por el resultado de dicho interrogatorio, debido a que nunca se recibió la información resultante de la evaluación de éstos.

25. El personal de la Unidad halló y evaluó cartografía con cuadrículas con la posición de las propias unidades desplegadas y fotografías en las cuales se encontraban lugareños con uniformes y datos sobre sus actividades. Información suministraba a Ejército, sin obtener por ello resultados concretos.

Deficiencias

26. Las deficiencias más notables en esta Area fueron:

1º) Dotación de personal insuficiente para la cantidad y magnitud de tareas a realizar.





2°) Desconocimiento total sobre el modo de operación y empleo tanto aéreo como terrestre del En.

3°) Desconocimiento por la propia fuerza de la situación, posición y armamento del En.

4°) Desconocimiento de las capacidades del En.

5°) Identificación de los objetivos del En.

6°) Elementos para efectuar Icia en las comunicaciones.

7°) Los EEI solicitados a la unidad nunca fueron respondidos.

8°) No fue recibida en la unidad la información resultante de la evaluación de los datos obtenidos del avión derribado.

9°) Durante las operaciones y después del desembarco, nunca se contó con ningún tipo de información ampliatoria de la ya enunciada.

Proposiciones

1°) En la evaluación de las capacidades del En y niveles de Operación Aérea deben existir Oficiales del Escalafón del Aire que hayan pertenecido o pertenezcan a Unidades de Combate para lograr así una correcta elaboración de los mismos.

2°) Las bases o Unidades Aéreas desplegadas en el frente de operaciones deben recibir permanentemente información de Icia que les permita actualizar y/o modificar sus modos de operación en función de la situación y modos de operación del En , que por ser Operaciones Tácticas se encuentran en una permanente evaluación y cambio.

4

Conclusiones

1º) El sistema implementado en esta área no se adapta a los requerimientos reales para la operación de un escuadrón aeromóvil.

2º) El trabajo elaborado en esta área por sus órganos correspondientes debe ser permanentemente enviado a las unidades para la actualización de los mismos.

3º) La información con que se contó y se cuenta sobre nuestros enemigos potenciales es insuficiente y no apta para su empleo en el campo táctico.

4º) El personal de Icia debe conocer, desde el punto de vista operativo, la capacidad de operación del avión de la Unidad y del En.

AREA PERSONAL

Información General (Orgánica - Anexo 1)

27. La BAM CONDOR fue conformada con personal de distintas unidades de la Fuerza de acuerdo con el siguiente detalle:

1º) Jefe de Base: Jefe de Operaciones de la VII Br Ae.

2º) Jefe Operaciones: Oficial Jefe del EMG.

3º) Escuadrón Aéreo y Técnico IA 58 - III Brigada Aérea.

4º) Escuadrón Helicópteros: VII Br Ae.

5º) Jefe Escdr Base: Escuela Suboficiales CBA.

6º) Personal de Of, Subof y Tropa: EAM.

7º) Personal de Sanidad: Hospital Aeronáutico CORDOBA.

8º) Jefe de Batería: BAM MDP.

9º) Personal de Of y Subof de AAa: IX Br Ae.

10º) Personal Icia: IV Br Ae.

11º) Personal Of Abast: EAM y III Br Ae.

12º) Personal Com: AMC

28. A través de lo expuesto se puede observar que la unidad se formó con personal de los distintos organismos de la Fuerza y en casos particulares, como el del Jefe Escuadrón Base y Jefe de AAa,de distintas unidades , a la de su personal directamente subordinado.

29. Se careció de alojamiento adecuado para el personal de pilotos, por no tener éstos la capacidad para lograr las mínimas condiciones de higiene (un baño cada 15 días).

30. La alimentación del personal de pilotos y mecánicos la debía preparar el mismo personal, por carecer de cocineros. X

31. Se carecía de los medios de transporte desde y hacia la pista hasta los alojamientos, por lo que el personal debía hacerlo a pie.

32. Debido a las características del alojamiento de madera, sin ningún tipo de protección, y el hecho de estar permanentemente al alcance del fuego enemigo (Artillería Naval y Ataques Aéreos) privaba al personal de las condiciones mínimas de descanso.

33. Se carecía de información oficial de la situación del conflicto y su evolución, lo que conspiraba contra la moral del personal.

34. No se efectuaron relevos de personal ni se incrementó el personal existente pese a ser requerido, como en el caso del personal de mecánicos que quedó reducido al 50% de su efectivo después del ataque del 1º de mayo y del personal de AAa, dado



que éste, por la cantidad existente, no permitía su relevo durante las horas diurnas en el cumplimiento de sus tareas.

35. Debe hacerse notar la sobresaliente labor cumplida por el personal del Elon Técnico de la III Br Ae, pese a las condiciones extremas en las cuales desarrollaba sus tareas.

36. Entre los hombres destacados en la BAM CONDOR debe destacarse el Capitán Jorge BENITEZ (Jefe Ella) y los Tenientes SANTINI y LOMBARDI, integrantes del Elon Técnico de IA 58, por su labor, espíritu de sacrificio y ejemplo para sus subordinados, como así también debe considerarse la falta de autoridad, fuerza moral y conocimientos técnicos profesionales puestos de manifiesto por el Capitán ROBLEDO (Of de Promoción), Jefe del Elon Técnico y los Jefes de Ella, Capitán VILA, Capitán BRUMERT y 1er Teniente NAVARRO. En cuanto al personal de suboficiales, debe destacarse la excepcional tarea realizada, alto espíritu de sacrificio y camaradería, con excepción del CP GURRIERI, carente de las mínimas condiciones necesarias y voluntad para cumplir con su tarea.

37. Es importante destacar a pesar de las circunstancias antes enunciadas, la alta moral, el espíritu de sacrificio y el espíritu combatiro que reinaba entre todo el personal de la Unidad.

Deficiencias

38. La designación de personal de distintas unidades de la Fuerza conspira contra el óptimo rendimiento de las mismas y priva al Jefe del empleo de ellas de acuerdo con sus capacidades y características individuales para el mejor logro de la misión impuesta.

39. La carencia de equipo personal adecuado para las distintas tareas a cumplir.

40. La instrucción del personal de AAa (Personal de la banda de música y de la IX Br Ae) y los operadores de SAM-7 por no ser especialistas y de especialidades no acordes con la función a cumplir conspiran contra el efectivo rendimiento del material.



41. La falta de las condiciones necesarias de descanso, alimentación, higiene personal, conspiraron en el transcurso de las operaciones con el óptimo rendimiento del personal.

Proposiciones

42. El personal componente de una Base de Operaciones o al servicio de apoyo de un Escuadrón Aeromóvil debe pertenecer a una misma unidad, para lo cual la orgánica de paz debe ser la misma que para la guerra y haber realizado tareas de operaciones de comprobación del personal y material.

43. Para la designación del personal en los niveles de conducción deben considerarse la especialidad y la experiencia personal en el material aéreo.

44. Dadas las características de operación del avión Pucará el personal destinado a la unidad debe ser seleccionado por sus características personales y profesionales relevantes para poder así superar las contingencias propias del estado de combate permanente a que se verá sometido.

45. Proveer al personal del equipo adecuado de acuerdo con el TO en el cual se desarrollaron las operaciones. Esto debe realizarse desde tiempo de paz para que el hombre se encuentre adaptado a su empleo y utilización.

Conclusiones

46. La formación del personal permitió superar las deficiencias que se encontraron en la unidad.

47. La instrucción de formación es la base sobre la cual debe asentarse el adiestramiento, debido a que el profesionalismo solo, al carecer de los medios adecuados para su desarrollo, queda por sí mismo anulado y la formación en los principios trascendentes del hombre le permiten y le dan la fuerza necesaria para superar la falta de medios.

48. Los relevos del personal durante las operaciones es un hecho necesario para mantener alta la capacidad operativa y transmitir la experiencia, que son fundamentales en el personal de relevo.

49. El personal militar a cargo de cualquiera de los Escdrs componentes de una Base en operaciones debe ser por lo menos Oficial Jefe.

50. La selección del personal debe hacerse desde tiempo de paz en función a las exigencias de su especialidad y a la capacidad del individuo, dado que la importancia fundamental que adquiere durante las operaciones no permite su falla.

51. El personal debe ser la preocupación fundamental de la institución por su condición de hombre y por ser el elemento sin el cual cualquier instrumento o material, por más sofisticado que sea, puede perder su total capacidad operativa si el individuo que tiene que operarlo no se encuentra en las condiciones necesarias para su operación.

52. Como resultado de lo anterior, el personal, elemento fundamental de toda Fuerza Armada, debe ser el principio y fin de todo el esfuerzo para que su rendimiento sea acorde con los medios de que dispone, de por sí recuperables en menor tiempo y a un menor costo.

<u>OPERACIONES</u>

<u>Información general</u>

53. De acuerdo con la organización prevista, la BAM CONDOR se encontraba bajo dependencia directa del Cte del Componente Aéreo del TO MALVINAS, ubicado en Puerto ARGENTINO.



54. Ello implicaba que la recepción, tramitación de órdenes y requerimientos, se efectuara a través de esa vía jerárquica.

55. En la misma zona de operaciones se encontraba el Regimiento Nº 12 de MERCEDES (CORRIENTES), a cargo del TCnel PIAGGI, quien a su vez dependía del General PARADA, Cte del Componente Terrestre ubicado, además, en Bahía BOX y Puerto HOWARD.

56. Debe considerarse también que estos Jefes de Unidades de distintas Fuerzas Armadas en la misma zona de operaciones dependían, a su vez, de Comandantes distintos.

57. El 80% del personal de pilotos y de aviones IA-58 se encontró demorado en CRV por 5 días para efectuar su traslado a la isla por encontrarse el sistema de armamento de los aviones F/S desde su salida de la Unidad de origen.

58. Esto impidió el reconocimiento de las pistas y del TO a la mayoría del personal de pilotos, sumado a esto que a su arribo a la isla tampoco se pudo efectuar por falta de combustible, ya que la periodicidad del mismo se encontraba afectada a los traslados de Ejército.

59. El día 28 de abril arriban a la BAM CONDOR el último personal y material para la conformación total de la unidad.

60. De acuerdo con el reconocimiento efectuado por los pilotos de IA-58, la única pista de alternativa, con restricciones, a la de Puerto ARGENTINO, era la de DARWIN.

61. La pista de DARWIN, con 450 m de largo por 20 m de ancho, en terreno no preparado de turba, no permitió la operación del avión con máxima carga portante, ya que de acuerdo con las tablas de operación, necesitaba una distancia mínima de 600 m.

62. A partir de la integración de la Unidad se inician los vuelos de reconocimiento ofensivo en tierra y mar por parte del Escuadrón.

63. En lo que se refiere al ámbito exclusivo de FA, la conducción de las operaciones se efectuó siempre en forma fluída desde el Cdo en Puerto ARGENTINO.

64. La tramitación de las órdenes fragmentarias y la evolución permanente de la situación, conocida a través del CIC, se efectuó en forma eficaz.

65. A partir del día 9 de abril se inicia el traslado de personal y material que conformaría la unidad y el día 14 del mismo mes, arriba el Jefe de Unidad, Vicecomodoro PEDROZO.

66. A pesar de haber recibido la información del posible ataque del día 1º de mayo, se carecía de los medios adecuados para efectuar la demarcación de la pista (Equipo Eléctrico portátil o Bochones en cantidad), pese a lo cual se intentó y por la falta de una correcta iluminación, un avión, en el despegue, se fue fuera de pista.

67. Como consecuencia del ataque del 1º de mayo por aviones Sea Harrier, mueren 1 Oficial, 7 Suboficiales y resultan 9 Suboficiales heridos. En esta operación se pierden 2 aviones: uno por efecto de la acción del En y otro por despegue fuera de pista. Un tercer avión queda averiado por acción de las esquirlas.

68. Las misiones cumplidas por el Escdr IA-58 de acuerdo con las órdenes recibidas fueron de Reconocimiento Ofensivo, Apoyo de Fuego y Contra Helicópteros. El detalle de las operaciones realizadas se expresa en el Anexo 2 y las condiciones de operación y análisis del Avión Pucará en el Anexo 3.

69. Las operaciones del Escdr Helicópteros se circunscribieron a operaciones de traslado de personal, material y de Búsqueda y Rescate.

70. El uso intensivo de la pista de DARWIN y debido al tipo de suelo (turba) provocó que en la misma se produjeran huellas de hasta 15 cm de profundidad y que sumado a las precipitaciones diarias redujo considerablemente la capacidad operativa del material, efectuando misiones únicamente con Cañ y Amet.



71. El resumen del material IA-58 perdido, horas voladas en misiones y cantidad de misiones cumplidas se detallan a continuación:

1º) Cantidad de misiones: 118

2º) Horas voladas: 176:45

3º) Total de aviones perdidos: 24

4º) Total de aviones derribados: 4

a) 1 Blow Pipe.
b) 1 Sea Harrier.
c) 1 Armas Automáticas.
d) 1 se desconoce.

5º) Aviones E/S en la rendición: 4

6º) Aviones perdidos en tierra: 16
a) 2 por Arr o Desp fuera de pista (rotura rueda nariz).
b) 2 choque en tierra.
c) 1 retracción rueda nariz en el rodaje.
d) 1 hundimiento en el terreno (rotura rueda nariz).
e) 6 destrucción en tierra (Bahía ELEFANTE). Operación Cdo del En.
f) 3 destrucción en tierra por esquirlas.
g) 1 motor bombeado.

72. La defensa del aeródromo estaba dada por 6 cañones de 20 mm y un radar Elta, una Batería Sky-Gard de 35 mm de Ejército bajo comando y control operacionales.

73. El único aeródromo de las Islas MLV que le permitía al avión IA-58 operar a su máxima carga portante, era el de Puerto ARGENTINO.

74. Las características del terreno y la necesidad de efectuar los vuelos rasantes impedía el contacto radioeléctrico con la unidad de origen o con el CIC para la transmisión de novedades o la recepción de órdenes, a menos que los pilotos se elevaran entre 500/1000 para lograr el contacto.

75. El armamento con que fue dotado el sistema de armas (Munición 7,62, 20 mm, Bombas PG de 130 kg, Cohs FFAR 2,75 y Bombas Napalm) si bien fue adecuado en cantidad, no lo fue en cantidad de acuerdo con el armamento defensivo terrestre y naval del oponente.

76. El sistema de alarma implementado funcionaba de acuerdo con el siguiente detalle:

1º) Se recibía la alarma a través del CIC MLV, los radares de la unidad o por la ROA.

2º) En el caso de recibir el aviso por parte del CIC se informaba por manuales VHF/FM a la AAa, efectuando el mismo procedimiento para el caso de la ROA.

3º) En el caso de que la señal fuera dada por los radares de la unidad, éstos avisaban al puesto comando.

4º) Recibida la información en el puesto comando, se informaba por punto a punto a la pista y Ca de defensa, efectuando simultáneamente los toques de sirena preestablecidos para el inicio y el fin de alarma, como así también con el Ejército.

77. Es importante destacar que en el caso particular del personal de mecánicos, éstos, por las condiciones normales de viento 5/20 km y las distancias a la ubicación de la sirena, más de 1,5 km y al TE punto a punto (300 a 500) no recibían las alarmas.

78. El empleo del material de helicópteros CH-47 por su capacidad de carga lo hace un elemento apto para el apoyo de escuadrones aeromóviles.

79. La unidad contaba únicamente con un observador meteoroló- gico.

Deficiencias

80. El Jefe de Operaciones de la Unidad desconocía la capacidad y características operacionales del avión.

81. Falta de conocimiento y coordinación de la unidad con las operaciones realizadas desde el continente (dos derribos de propia fuerza).

82. Empleo del material aéreo desconociendo la posición, zona ocupada y sobre blancos no rentables (tropa en el terreno) del En.

83. Desconocimiento de las condiciones meteorológicas en el Teatro de Operaciones.

84. La falta de acción coordinada de los medios simultáneos y en coordinación con los ataques desde el continente.

85. Aviones desplegados a la Isla BORBON en conocimiento del estado de la pista, lo que provocó su inmovilidad y su posterior destrucción en tierra, careciendo de comunicaciones con esa Isla.

86. Las misiones de apoyo de fuego fueron ordenadas sin ECAA y desconociendo la posición de la propia tropa y la del En.

87. Todos los aeródromos de operación del material IA-58 se encontraban al alcance de la Artillería Naval del En.

88. El material aéreo de reemplazo era enviado con personal de pilotos con escasa experiencia en vuelo y sin conocimiento del TO, pese a que fue requerido, ante la pérdida de aviones, el envío del personal con experiencia al continente para transmitir sus conocimientos.



89. Empleo de personal de pilotos en tareas totalmente ajenas a su especialidad (SAM-7, ROA, etc).

90. Falta de coordinación en la acción de las fuerzas componentes en la zona de operaciones (DARWIN) al no existir una Jefatura superior que coordinara su acción.

91. La dotación de piezas de AAa es insuficiente para la defensa de un aeródromo.

92. El desconocimiento por parte del comando de las capacidades y características de operación del avión IA-58.

93. La falta de enlace permanente entre los aviones y el CIC o comando de la misión de importancia fundamental en el campo táctico.

94. La carencia absoluta de experiencia de operaciones conjuntas con las otras FFAA.

95. El desconocimiento del sistema de armas por parte del Jefe de Operaciones imponía al Jefe de Escuadrón una serie de tareas conexas que le impedían la conducción, preparación y análisis de las misiones impuestas a su personal.

De Adiestramiento

96. Escaso dominio del avión por parte del personal de pilotos a bajas velocidades en las cuales el avión tiene su máxima capacidad de maniobra y máxima performance.

97. Desconocimiento de las técnicas de operación del avión en despegue y Arr de mínima distancia.

98. Desconocimiento de las posibilidades y condiciones de operación del sistema de armamento y sus características fundamentales.

99. Procedimientos de escape posterior al lanzamiento del armamento de abordo eludiendo el blanco.



100. En el lanzamiento del armamento de abordo con ángulos menores de 20°.

101. Procedimientos de maniobras evasivas al ingresar a la zona de alcance del fuego enemigo.

102. Desconocimiento del alcance máximo efectivo del armamento de abordo y su empleo en esas condiciones para batir zonas.

103. La falta de capacidad y conocimiento del material y del armamento por parte del Jefe del Elon Técnico, Capitán ROBLEDO.

104. En operaciones en campos no preparados y en general en condiciones de operación para las cuales el sistema de armas es apto pero para el cual el personal no se halla adiestrado.

105. Fue demostrado por el personal el día 1º de mayo cuando la unidad se encontraba en condiciones de preaviso de ataque enemigo y ante un accidente ocurrido por un despegue fuera de pista, el personal abandonó sus refugios, para rescatar al piloto y ver lo ocurrido. Le costó la vida al 50% del personal de mantenimiento, por falta de adiest-ramiento y conciencia de la tarea a realizar desde tiempo de paz de las responsabilidades ante hechos similares.

106. El personal operador de las piezas de 20 mm carecía del adiestramiento mínimo necesario para su empleo en operaciones, debido a su especialidad (Banda de Música) y a la falta de práctica en el armamento.

107. Empleo del avión en despegues nocturnos y campos no preparados.

108. Carencia de procedimientos estandarizados para maniobras defensivas.

Proposiciones

109. Adiestrar al personal de pilotos en las relaes condiciones de operación en el TO, en Operaciones Tácticas y bajo condiciones extremas, dadas las características de nuestro TO y las carac-



terísticas de empleo del sistema de armas.

110. Efectuar operaciones conjuntas periódicas en condiciones lo más reales posibles.

111. Establecer los medios que permitan a la unidad comando de la operación un Comando y Control permanente sobre la misión que le permita adaptarse a los cambios de situación en forma inmediata y de acuerdo con las circunstancias.

112. Modificar el adiestramiento de la unidad de este sistema de armas de acuerdo con las características del avión, condiciones de operación y armamento a utilizar, teniendo en cuenta el incremento del armamento defensivo terrestre y de AAa.

113. Capacitar al personal y material para su empleo conjunto en misiones en las cuales las características del objetivo así lo requieran.

114. El estudio de las modificaciones propuestas al sistema de armas y al armamento se detallan en el Area Material y en el Anexo 3, Análisis del sistema de armas Pucará.

115. Mantener al Jefe de Escuadrón de los sistemas de armas como máxima unidad operativa en operaciones en las funciones específicas que hacen a la conducción y empleo de su personal y material, manteniéndolo alejado de toda otra tarea ajena a ello.

116. Efectuar prácticas o simulacros de ataques aéreos en las unidades, fijando los roles o procedimientos para cada caso, para crear así conciencia en el personal ante las distintas circunstancias de la operación de los mismos, a efectos de crear reflejos condicionados para la realización de las tareas individuales y en conjunto del personal.

117. Las bases de despliegue deben contar con un pronosticador meteorológico.

Ɖf

Conclusiones

118. El sistema de armas no operó con su máxima capacidad operativa por deficiencia de la pista, falta de coordinación con los ataques del continente, falta de enlaces permanentes con su unidad de comando dadas las condiciones tácticas (muy variables) en el TO, empleo del sistema de armas sobre blancos no identificados, no rentables y desconociendo su ubicación.

119. Fallas de adiestramiento en la operación del avión y en operaciones conjuntas.

120. Falta de información de Icia que permitiría adaptar, modificar y aplicar procedimientos de acuerdo con la evaluación de la capacidad, modos de operación y armamento con que cuenta el En.

121. Mantener la capacidad operativa del personal hasta el grado de Mayor inclusive en la conducción de misiones en las cuales por la cantidad de armas o características especiales de la misión así lo requiera.

122. Emplear a los distintos sistemas de armas en tareas masivas y coordinadas a efectos de no restarle capacidad al empleo de la fuerza.

123. Efectuar el estudio sobre el Sistema de Armas IA-58 a efectos de fijar los requerimientos operativos que deberá cumplir para, en base a ello, fijar su doctrina de empleo y adecuar su equipamiento y armamento.

MATERIAL

Información general

124. El desarrollo de esta área se efectuará fundamentalmente en dos áreas: Mantenimiento y Armamento, sin perjuicio de la información que se detalla.

125. El personal con destino en la BAM CONDOR careció del equipo adecuado a la climatología del TO en aspectos fundamentales como:

1º) Personal de pilotos: traje anti exposición.

2º) Personal de Mecánicos y Soldados: equipo para zona fría.

126. Al personal de soldados le fue provisto el equipo a los 40 días de encontrarse en el TO.

127. La unidad carecía de vehículos de transporte de personal desde y hasta la pista y su alojamiento (1,5 km). Esto implicaba que el personal debía efectuar sus desplazamientos a pie en las condiciones ambientes (lloviznas continuas, bajas temperaturas y en medio del barro).

128. La carencia de vehículos de tracción para el movimiento de aviones, carga en general, armamento, APU, mulas hidráulicas, supeditó toda la operación a la requisa de tractores de la población que en muchos casos hubo que poner y mantener en servicio.

129. La carga de combustible se efectuaba por un solo equipo abastecedor, que fue remitido a la zona de operaciones F/S y que fue reparado en la Base en forma precaria y que contaba con una sola boca de carga.

130. La Unidad contaba con 2 APU, uno de ellos F/S, que fue reemplazado por otro equipo F/S, todos los cuales requerían medios de tracción.

131. Se carecía de medios de traslado del armamento desde los polvorines a la pista, por lo que fue necesario requisar carros valijeros y trineos para efectuar esta tarea.

132. El sistema de contraincendio se encontraba compuesto por un vehículo Citroen con una bocha de polvo seco remitido al TO con el motor fundido y un carro también de polvo seco sin tracción. Ambos utilizados en el combate contra el fuego del ataque del día 1º de mayo, fecha a partir de la cual la unidad careció de todo equipamiento de este tipo.

133. La cantidad de herramientas provistas al Elon Técnico fue insuficiente para realizar las tareas necesarias en forma simultánea en aviones que se encontraban dispersos en distancias que oscilaban entre 300/500 m.

134. Después del ataque del día 1º de mayo se pierde el 50% de herramientas y repuestas que, pese a ser solicitadas, no fueron recibidas en la unidad.

135. El personal de mecánicos carecía de cascos y armamento adecuados (FAL o arma similar) para su defensa personal.

136. La AAa carecía de medios de tracción y de transporte para la reubicación de los cañones, abastecimiento de munición, debiendo efectuar este último a pie en distancias que superaban los 2 km. Con respecto a los aspectos anteriores, comparte los medios de tracción con el Elon Técnico.

137. A pesar de las limitaciones impuestas por la falta de medios (herramientas, locales, repuestos y medios de tracción), el personal de mecánicos efectuó tareas que merecen ser destacadas, como las siguientes:

1º) La reparación de un avión que a consecuencia de un ataque enemigo sufrió la rotura plexiglass de la cúpula y numerosos impactos de esquirlas en el fuselaje y empenaje. Estas novedades fueron solucionadas serruchando el plexiglass de la cabina de otra aeronave F/S en su unión con los parantes de la misma. El material así obtenido fue acoplado por la parte interna de la cabina rota y abulonada a los restos de plexiglass, uniendo las superficies irregulares al nuevo plexiglass con material adhesivo, para evitar así su inflado. Con las perforaciones producidas por efecto de las esquirlas se recortó aluminio de dimensiones levemente superiores a las perforaciones y limados sus perfiles, se lo fijó a la estructura mediante remaches y material adhesivo, logrando así recuperar la aeronave para cumplir nuevas misiones.



2º) La recuperación del armamento de abordo de las aeronaves (cañones y ametralladoras) y las coheteras LAU 60/61 F/S para su empleo abordo para ser utilizadas en tierra.
En el caso de las ametralladoras se les confeccionó afustes con elementos de circunstancias y previa adaptación de los solenoides permitió su uso terrestre con y sin energía eléctrica, demostrando con su uso un óptimo rendimiento (derribo de un Sea Harrier).
En el caso de las coheteras, las mismas se implementaron de dos formas: estática y móvil.
Las estáticas se emplearon en posiciones fijas, amarradas con elementos de circunstancias siempre con una distancia superior a 1,5 m del suelo para evitar el rebote de los cohs en el suelo y alimentadas eléctricamente con baterías de acuerdo con los tubos internos que estuvieron E/S.
Con respecto a las móviles, las mismas fueron empleadas de dos formas.
Una de ellas sujeta a la estructura de un tractor y alimentada por su batería, lo que permitía su movilidad.
En la otra forma se desmantelaban los tubos metálicos internos y se construían afustes de circunstancias (madera) de 2, 3 y 4 tubos actuados por pilas secas de 1,5 Volts.
Estos últimos fueron empleados lográndose un buen rendimiento para la defensa terrestre con un alcance efectivo entre 2.500 y 4.000 m. En estos sistemas se dispararon en la defensa de DARWIN más de 100 cohs. Incluso se experimentó con un lanzador individual para un hombre cuyo funcionamiento fue satisfactorio sin daños para el operador.
Estos sistemas deberían ser analizados para que con los medios adecuados (afustes construidos para que permitan efectuar una adecuada puntería), emplearlos en la defensa terrestre de aeródromos.

138. Las botas de vuelo no son aptas para zonas en las cuales por las precipitaciones o nieve existe un alto porcentaje de humedad y por ello se produzca barro, pues se cortan las costuras expuestas.

4

Deficiencias

139. No se contaba con los medios para efectuar despegues nocturnos, como equipos de balizamiento portátil o indicadores refractarios o equipos similares.

140. El Escuadrón Helicópteros carecía del equipo necesario para efectuar rescates en el mar.

141. Las radios que componen los equipos de supervivencia de los aviones de dotación se encontraban selectadas en frecuencia internacional, lo que permitía su identificación por parte del En.

142. El equipamiento de los helicópteros no permitió la recepción en la armónica de la frecuencia de VHF en que encuentran fijados algunos de los equipos de emergencia.

MANTENIMIENTO - 1ra ETAPA: HASTA 30-04-82

Información general

143. La oxidación de microllaves, bujes, solenoides, actuadores y en general con contactos eléctricos y elementos de acero fue una de las novedades surgidas en el período del 01 al 30 Abr 82.

144. En el área de apoyo terrestre se carecía de vehículos de tracción para movimiento de aviones, APU y materiales provistos por la Fuerza, debiendo requisarse tractores, trineos y carros valijeros.

145. Se disponía de 2 lanzas para el movimiento de 12 aviones.

146. Se contaba con 2 equipos APU para puesta en marcha, uno de los cuales estaba F/S, un solo cable de puesta en marcha avión-avión.

147. La cantidad de herramientas con que contaba el personal de mecánicos y especialistas era insuficiente para efectuar el mantenimiento del material aéreo, que se encontraba disperso en el aeródromo.



148. En la mayoría de los aviones (70%) el estado de las baterías de abordo era tal que impedía la puesta en marcha autónoma de los mismos.

149. El estado general de las cabinas (rayaduras) y el hecho de carecer de algún elemento antiempañante para el plexiglass, impedía la visión al exterior en los despegues a las primeras horas del amanecer por efecto del rocío.

150. El Escuadrón Aeromóvil fue desplegado sin redes de enmascaramiento o refugios para los aviones.

151. La carencia de herramientas suficientes para cada hombre de acuerdo con su especialidad, la falta de equipo personal para zona fría, la falta de movilidad para el traslado del personal y repuestos, da como resultado una excesiva demora en la puesta en servicio de los aviones.

152. La falta de elementos de cobertura de los aviones (carpa o tinglado móvil) que evite la visión de la luminosidad a distancia, impedía efectuar el mantenimiento de los aviones en horas nocturnas.

153. La provisión de aviones se efectuó con tanques auxiliares de combustible y coheteras no camuflados.

ARMAMENTO

Información general

154. La Base carecía de medios provistos de transporte para el traslado de armamento desde los polvorines hasta la proximidad de la pista y los aviones.

155. El carro portabombas (BOLT 5) es ineficiente para la operación en terrenos no preparados; por su peso, poca superficie de apoyo del rodado, escasa altura del mismo y poca maniobrabilidad en esas condiciones.

4

156. El alto porcentaje de humedad y salinidad del medio produce oxidaciones de los contactos eléctricos de las coheteras LAU 60/61 e IAE 238 y de los solenoides de los cañones de 20 mm.

157. En el caso particular de las LAU 60 sufrían además deformaciones de los tubos internos para alojamiento de los cohs.

158. El personal especialista en armamento carecía de equipos para el chequeo eléctrico del sistema de armamento.

159. Se contaba con una sola armadora de bandas de 20 mm mecánica y una de 7,62 manual, insuficientes y obsoletas para cubrir el requerimiento de munición de las salidas de los aviones.

2da ETAPA - OPERACIONES 1/5 al 27/5

MANTENIMIENTO

Información general

160. A raíz del ataque del 1º de mayo el personal del Elon Técnico queda reducido a la mitad, con algunas especialidades, como Armamento, cubierto con UN (1) solo hombre. Solicitado su relevo, éste no se efectuó hasta la finalización de las operaciones.

161. En cuanto al aspecto material se pierden 2 aviones (1 por acción del bombardeo y el otro por rotura de la rueda de nariz), resultando uno averiado por efecto de las esquirlas en cabina, fuselaje y empenaje.

162. En el mismo ataque se pierde la casi totalidad de las herramientas provistas para efectuar reparaciones en el avión.

163. En la misma operación resulta destruido un APU y el otro F/S por efecto de las esquirlas.

164. Se efectúa su reparación precaria, pese a lo cual queda con una goma pinchada por falta de elementos para su reparación.



165. Como resultado del requerimiento efectuado a Puerto ARGENTINO, para el reemplazo del equipo destruido se recibe un APU F/S.

166. Durante todo el desarrollo de las operaciones se careció de oxígeno para la carga de los aviones y se operó sin el mismo.

167. De la requisa inicial de 2 tractores para el movimiento de aviones, traslado del APU, transporte de armamento hasta y desde los polvorines y transporte de personal desde y hacia la pista, después del ataque, quedó uno en servicio para cumplir con estas necesidades.

168. En el transcurso de los días se logró poner E/S y requisar 2 tractores para finalizar con una dotación de 3, con lo cual se consigue superar en alguna medida las deficiencias enumeradas.

169. A los problemas ya enunciados de la puesta en servicio de los aviones, como falta de herramientas, de vehículos, las distancias a recorrer, se debe considerar que la reparación de los aviones debía efectuarse en los lugares de dispersión por la carencia de refugios para los aviones y/o redes de enmascaramiento.

170. El personal así trabajando carecía de equipos de comunicaciones o sistemas de alarma audibles a esas distancias para ser alertadas en caso de ataques con la celeridad que el caso requería.

171. Las fallas repetitivas en el avión se detectaron en el sistema de cierre de cabina (Alarma de Cabina Destrabada), VHF F/S y sistema de Tren (Alarma de Tren en Movimiento Prendida), en el caso del HF éste nunca estuvo en servicio.

172. No se contó con los elementos necesarios para medir la presión de las cubiertas, hecho que produjo el accidente del A-508 al intentar éste un despegue con la cubierta de rueda de nariz con la presión establecida (55 Lb) revisada en CRV y que debido a la baja temperatura disminuyó su despeje del suelo, por lo que fue necesario aumentar la presión, desconociendo los valores finales.



173. Debido a la falta de equipo personal, apoyo terrestre (una sola boca de carga de combustible, falta de equipo adecuado para recarga del armamento) y las condiciones ambientales (falta de refugio para aviones, sistema de alarma insuficiente, falta de equipos de comunicaciones) la recarga del avión entre salida y salida demoraba aproximadamente 1 hora.

174. La carencia de refugios de aviones dio como resultado la avería de ellos por la acción de las esquirlas.

175. Las novedades que surgieron con los aviones accidentados por retracción de rueda de nariz surge como consecuencia del trabado de la biela de accionamiento, debido a la presencia de óxido y arena en el sistema de trabado de la misma; previo a la retracción de la rueda se producía la rotura de la horquilla de sujeción de la misma.

ARMAMENTO

Información general

176. Como resultado de la actividad desarrollada, de los medios con que se contaba y las condiciones ambientales, surgen las siguientes novedades:

1º) La cantidad de especialistas de armamento previstos (4) es insuficiente para la atención, recarga y mantenimiento de 12 aviones.

2º) Se carecía de los medios de transporte y carga del armamento apto para la zona de operaciones, debiendo realizarse el cargado del avión (coh) a mano.

3º) Se carecía del equipo de chequeo del sistema eléctrico de armamento.



4º) Las coh LAU 60 sufrían deformaciones por efecto de la humedad en los alojamientos internos de los cohs.

5º) Las condiciones climáticas (alto porcentaje de humedad y salinidad) oxidaban los contactos eléctricos del avión y de las coh, hecho que daba como resultado fallas en su lanzamiento.

6º) La falta del elemento lubricante de cañones y amet (Lubrilina) y sumado condiciones ambientales, afectaron su funcionamiento.

7º) Como resultado de la operación de los aviones en una pista no preparada (irregularidades y brusco frenado) los cohetes se desprendían de su alojamiento en las coh LAU 60/61 e IA-238, lo que deformaba su alojamiento e inutilizaba los mismos.

8º) Por la carencia del equipo adecuado de apoyo terrestre, el manipuleo de las coheteras produce deformaciones irreparables en las mismas.

9º) Las coheteras no están camufladas, lo que permite su visualización desde grandes distancias.

10º) La falta de provisión de los seguros de armamento en cada uno de los aviones daba como resultado fallas en el lanzamiento del armamento de abordo.

11º) El armamento con que se encuentra dotado el sistema del avión Pucará requiere aproximaciones del orden de 1.000 mts a las posiciones enemigas. Muy corta distancia considerando los sistemas defensivos actuales (AAa y Misiles Blow Pipe).

PROPOSICIONES

Mantenimiento

177. Dotar al personal, de acuerdo con el estudio a realizar, del equipo personal adecuado a las condiciones climáticas en las cuales se efectúe la operación.



178. Organizar el mantenimiento de los escuadrones aeromóviles en función de grupos de especialistas, autónomos en su función por el equipo de herramientas con que cuenta y los repuestos que posee.

179. Dotar al personal de los grupos de trabajo de un sistema de comunicaciones móvil que le permita recibir las órdenes de configuración del avión y alarmas para evitar demoras y pérdidas del personal innecesarios cuando el material de aeronaves se encuentre disperso en el aeródromo (cascos integrales con laringófonos).

180. Dotar al Elon Técnico de sistemas de puesta en marcha, mulas hidráulicas y todo otro equipo de apoyo, autopropulsado, para que pueda cumplir además la función de tracción para el movimiento de aviones. Estos vehículos deben estar dotados de un rodado macizo o un sistema que evite el aplastamiento de la cubierta ante una pinchadura (Rum Flat System de Scania). Estos equipos en lo posible deberán ser refrigerados a aire para evitar la rotura del radiador por esquirlas y/o congelamiento.

181. Prever el empleo de refugios móviles para la protección y/o reparación de aviones.

182. Dotar al Escdr de redes de enmascaramiento y carpas o cobertores para dificultar o impedir su visualización y a la vez permitir realizar el mantenimiento en horas nocturnas.

183. El Elon Técnico debe estar dotado de un vehículo o medio de movilidad para su traslado entre los aviones dispersados, desde y hasta la pista desde su lugar de alojamiento.

184. La provisión de oxígeno líquido necesario para la operación del avión.

185. La provisión de cables de puesta en marcha avión-avión, de por lo menos una cantidad igual al 50% de los aviones a operar.

186. Previo al despegue de los aviones a la zona de operación efectuarles una recorrida general, en especial del sistema de armamento y del equipamiento de radio (VHF y HF).

187. Realizar el pulido del plexiglass del avión en forma periódica y dotar al Elon de un elemento antiempañante para evitar así la pérdida de visual del piloto.

188. Efectuar un tratamiento antióxido de los contactos eléctricos, microllaves de rodamientos, etc, con posibilidad de ser afectados en la acción de la humedad y/o salinidad del medio ambiente.

189. La dotación de tanques externos y cohetes deben estar camuflados.

190. El personal debe desplegar con todo el equipo de apoyo terrestre, herramientas, repuestos, equipo de control de sistemas, de tal manera de iniciar y mantener las operaciones del escuadrón en forma autónoma.

191. Efectuar las verificaciones y ensayos que correspondan a efectos de verificar el comportamiento de las cubiertas del avión con bajas temperaturas.

192. Analizar y estudiar el comportamiento de la horquilla de la rueda de nariz ante esfuerzos anormales.

193. Implementar en el avión equipos de comunicaciones VHF y HF u otros que permitan solucionar las fallas en los equipos de dotación del avión.

Armamento

194. El personal mínimo necesario para la operación del Escdr es por lo menos de un especialista de armamento (electricista) por avión a emplear.

195. Estudiar el empleo de carros tipo valijeros y/o trineos para el traslado del armamento necesario para reabastecer a cada avión a su lugar de dispersión.

196. Estudiar el empleo de aparejos que se usan en el TER y MER para la carga de bombas o cohs.

197. Anular el empleo de los LAU 60 para zonas de alto porcentaje de humedad.

198. Analizar y estudiar el comportamiento de las trabas de los cohs FAR en su alojamiento en las coheteras LAU 60, 61 e IA-238 ante la acción de esfuerzos anormales laterales y longitudinales a fin de impedir su desprendimiento.

199. Dotar a todos los aviones del seguro de armamento.

200. La recarga de armamento debe hacerse con almacenes cargados y coheteras llenas a efectos de minimizar el tiempo en tierra entre salida y salida, para lo cual debe contarse con una cantidad superior a un 30% a la cantidad de aviones en operación.

201. La mira del avión no es apta para el combate contra helicópteros.

202. Dotar al sistema de armas de armamento de mayor alcance y radio de acción (Cañs de 30 mm y cohs Zunny).

203. Incluir en las inspecciones normales del avión las correspondientes al sistema de armamento.

204. Estudiar la implementación de las coheteras LAU 60/61/IA-238 sobre afustes móviles para su utilización en la defensa terrestre. Es de destacar que su factibilidad fue demostrada en la defensa de la Base CONDOR.



COMUNICACIONES

Información general

205. El día 14 de abril se terminó de instalar el personal y material de comunicaciones con un oficial a cargo, Capitán RE, que no es especialista en la materia.

206. Las redes de enlace se detallan en el Anexo 4.

207. De la Unidad dependían originalmente 5 puestos de la ROA con personal civil, siendo reemplazado durante el transcurso de las operaciones por personal militar.

208. El personal militar designado para la ROA carecía de los conocimiento mínimos necesarios para la operación de equipos radio eléctricos y de radioaficionados.

209. El servicio de comunicaciones funcionaba las 24 horas en contacto con el puesto comando de Puerto ARGENTINO, cumpliendo este servicio en forma eficiente.

210. La implementación de la red interna de la unidad debió efectuarse con material requisado, hecho fortuito debido a que es el único medio de comunicación entre los isleños.

211. La falta de compatibilización entre los equipos HT VHF/FM impedía la unificación de las redes implementadas.

212. El personal asignado al servicio era en total de 5 hombres, 1 Oficial y 4 Suboficiales. Este personal debía cubrir el servicio las 24 horas, atender todas las redes implementadas, efectuar las reparaciones de equipos y líneas, efectuar los tendidos de líneas e instalación de antenas y sus alternativas.

Deficiencias

213. Provisión insuficiente de equipos para cubrir las necesidades de comunicaciones internas de la unidad, especialmente en lo referente a la Ca de Defensa y Mantenimiento de IA-58.

214. Incompatibilidad de la frecuencia de los equipos provistos lo que creó la necesidad de multiplicación de enlaces y le restó eficiencia. Ante la falla de uno de los equipos, la red quedaba F/S.

215. Dado que la mayoría de la red interna se componía de equipor de VHF, los mismos permitían ser interceptados convenientemente.

216. Las frecuencias previstas para el enlace con el Puesto Comando en Puerto ARGENTINO no tuvieron en cuenta las condiciones de propagación y de alternativa, por lo que de toda la tabla prevista se utilizaron siempre 2 ó 3 aptas para la zona de operaciones.

217. La cantidad de personal especializado en el servicio fue insuficiente dada la cantidad de tareas a realizar.

218. Se contó con una sola antena para los equipos Grinnel que servían de enlace con Puerto ARGENTINO.

219. La carencia de enlaces con la Isla BORBON, aeródromo de alternativa para los aviones de dotación.

220. La ausencia total de repuestos y elementos necesarios para la reparación de los equipos.

221. La falta de enlace de alternativa con las aeronaves en vuelo, dado que se contaba únicamente con VHF.

Proposiciones

222. La unificación de las frecuencias de los equipos de comunicaciones HT VHF/FM.

223. Prever el equipamiento necesario para implementar las redes necesarias para que el comando de una unidad desplegada pueda ser efectivo. En particular, en los aspectos de la ROA, Escdr Aéreo y Ca de Defensa.

224. Estudiar la implementación de una red de alternativa de comunicación entre la Unidad y las aeronaves en vuelo.

225. Establecer las tablas de frecuencias y sus alternativas en base al estudio de las características de propagación de la zona de operaciones.

226. La ROA debe implementarse con personal militar capacitado para la operación de los equipos adecuados para esta tarea.

Conclusiones

227. Si bien el enlace de la unidad con el Cdo respectivo se efectuó S/N, las comunicaciones internas de la unidad fueron posibles gracias al equipamiento encontrado en posesión de los isleños, hecho sin el cual la conducción de la unidad hubiera sido imposible, no sólo por la falta de equipos sino por la falta de repuestos.

228. La imposibilidad de la conducción de las operaciones aéreas debido a la carencia de equipamiento adecuado para el campo táctico.

FUERZA EJERCITO

229. La Fuerza Ejército se encontraba representada en la zona por el Regimiento Nº 12 de MERCEDES (CORRIENTES) a cargo del TCnel PIAGGI y una sección del Regimiento 25 a cargo del Teniente Primero ESTEBAN.

230. La tarea asignada originalmente a este componente fue la de establecer un puesto fuerte en la zona y en la cual no se contemplaba la defensa exterior y/o protección de la unidad de Fuerza Aérea con destino a este lugar, circunstancia que luego fuera modificada con la implementación de la Base y a instancias del requerimiento del Vicecomodoro PEDROZO.



231. El hecho de que en la zona de operaciones no hubiera un nivel superior a los dos Jefes de Unidad provocó que se efectuaran acciones independientes por esa Fuerza Armada en función de sus propios requerimientos, sin tener en cuenta ni considerar las necesidades propias a ambas Fuerzas y al accionar conjunto.

232. Siendo esta Fuerza la responsable del control territorial y de los asuntos civiles, es decir, control de la población, permitió que los isleños mantuvieran la entera libertad de circular por los emplazamientos militares sin ninguna restricción.

233. Fue necesario el exigente requerimiento por parte del Jefe de la Unidad de FA para que se recluyera a los habitantes a un alojamiento, privándoles la libertad de circulación y la requisa de los equipos de comunicaciones en posesión de los isleños dos días antes del 1º de mayo.

234. Pese a que en reiteradas ocasiones se obtuvo información a través de fotos, cartas con cuadrículas con la demarcación de posiciones de las propias fuerzas, uniformes y munición encontrados en las casas de los isleños, no se logró que Ejército efectuara las investigaciones correspondientes.

235. Pese a la requisa de los equipos de comunicaciones y durante las operaciones, fue puesto en libertad el encargado de la Cía Falkland para que habitara su casa habitación. Ante este hecho fue necesario que personal de FA destruyera las antenas instaladas en esa vivienda ante la negativa del personal de Ejército.

236. Es importante destacar la falta de control, disciplina y conducción ejercida por parte del Jefe de Regimiento y su Plana Mayor sobre el personal a sus órdenes. Como ejemplo de ello se puede destacar:

1º) La muerte de un soldado de inanición, después de encontrarse por dos días sin alimentos en su posición, desconociendo sus superiores su estado y posición. Acta de defunción firmada por un oficial médico de la FA.



2º) Desconocimiento por parte del Jefe del Regimiento de la posición de sus Compañías en el terreno, hecho que fuera notado en las cartas por el Vicecomodoro PEDROZO, en las reuniones de coordinación efectuadas.

3º) El robo de pertenencias de los isleños por parte del personal de Ejército denunciadas ante el Jefe de Regimiento por personal de FA.

4º) La falta de control sobre la cantidad y calidad de la alimentación entregada al personal subordinado.

237. Como constancia de lo anteriormente expresado, se destaca el comentario efectuado ante el suscripto por el Subteniente ALIAGA, quien manifestó en una recorrida efectuada por las posiciones que de acuerdo con la orden recibida se encontraba en esa posición desde hacía cinco días sin que ningún personal de Ejército hubiera establecido contacto con él ni que hubiese recibido abastecimiento por parte de su Unidad. Estas posiciones se encontraban de 3/4 km de la Jefatura del Regimiento.

238. Durante el ataque terrestre que se iniciara el día 27 de mayo a las 2230 hs aproximadamente y que continuara a lo largo del día 28 por las fuerzas inglesas y habiendo quedado el personal de FA prácticamente en la primer línea de defensa ante la huida del personal de ejército de sus posiciones y ante el avance de personal sobre las propias líneas sin poder identificar si era argentino o inglés, no se abrió el fuego por el lapso aproximado de una hora, esperando la confirmación por parte de Ejército de la ubicación de su personal, confirmación que nunca fue recibida y que ante el avance de esos efectivos que ya se encontraban entre 500 a 1000 m aproximadamente se abrió el fuego, circunstancia que motivó que nuestra artillería de 20 mm se encontrara al alcance del fuego enemigo y que fuera rápidamente puesta F/S.

239. Desconocimiento total y absoluto de los movimientos aéreos de los helicópteros de esa fuerza en la zona de operaciones.

240. Las comunicaciones se efectuaban con equipos sin cifrado y en texto claro.

241. En la reunión efectuada el día 28 de mayo en horas de la noche en el Puesto Comando de la FA para efectuar la evaluación de la situación, el TCnel PIAGGI manifestó que había sufrido más de 200 bajas, que carecía de munición de artillería y morteros, que desconocía la situación y posición de sus compañías y de su personal.

242. Hecho ante el cual el Jefe de Base ofreció mantener la defensa con su personal que, de hecho ya se encontraba así hasta que pudiera reorganizar sus fuerzas y en la mañana se recibiera el apoyo aéreo solicitado y comprometido por el Brigadier CASTELLANOS.

243. Ante lo cual el Jefe de Regimiento manifestó que la muerte de su personal era su responsabilidad y que carecía de los medios y de la voluntad de su personal para seguir luchando, circunstancias que motivaron el inicio de las tratativas de rendición.

244. Con motivo del traslado por parte de los ingleses del suscripto desde SAN CARLOS a DARWIN, se pudo verificar lo siguiente:

1º) La existencia de más de 400 disparos de artillería, hecho corroborado por el Teniente Primero CHANANPA después.

2º) Munición de morteros y cohetes Intalasa a discreción.

3º) La existencia de aproximadamente 40 muertos, de los cuales 3 eran de FA.

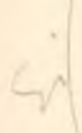
Conclusiones

245. Los hechos anteriormente enunciados demuestran una absoluta falta de conducción, espíritu de sacrificio, ejemplo y espíritu de lucha puesta de manifiesto por el Ejército en la zona de operaciones.



246. Los errores son propios de la actividad humana y más aún en condiciones anormales, por lo que las decisiones pueden no ser las adecuadas, pero la cobardía no tiene ninguna justificación en un hombre de armas.

FUERZA NAVAL



247. Dado que en la zona de operaciones no se encontraban componentes de esta Fuerza, hace que no se efectúen comentarios al respecto.

248. Pero sí es necesario dejar constancia de los siguientes hechos:

1º) Nunca se tuvo información de la posición o movimiento de los buques propios que efectuaban el abastecimiento interno de la isla (buques requisados a los isleños).

2º) Estos buques se encontraban sin armamento de abordo, a excepción de las lanchas de Prefectura Naval.

3º) El Capitán del buque Monsunen manifestó al arribo a la zona que había sido atacado por aviones Sea Harrier y que el buque se encontraba FS. A los dos días de la rendición el buque navegaba a manos de los ingleses.

4º) Efectuaban todas sus comunicaciones en texto claro y en frecuencias internacionales.

INFORMACION OBTENIDA DE LOS INGLESES

Aérea

249. A través de los ataques aéreos efectuados a la Base se pueden detectar los siguientes hechos:

1º) Los aviones,normalmente 3, se acercaban al objetivo en formación cerrada a efectos de negar la información al radar de la cantidad de aviones de la incursión.



2º) Una vez cerca del objetivo y obtenida la información de la detección de amenaza por el radar de alarma de abordo de la iluminación del Radar de AAa y al encontrarse dentro del radio de acción de las armas se produce su apertura a distintas direcciones de ataque con maniobras evasivas con lanzamiento de chaff por parte del guía. Con esto se logra el tiempo necesario para el ataque mientras el radar efectúa la discriminación necesaria sobre el blanco a seguir, y permite por lo menos a 2 aviones efectuar su lanzamiento con una cierta seguridad.

3º) El lanzamiento de bombas con cola frenada fue efectiva en un 50% por lanzamientos a muy baja altura, lo que impedía el armado de la espoleta y el rebote en el suelo, al no abrir su paracaídas provocaba su destrucción.

4º) Con respecto a las bombas Cluster BL 755 (Beluga), su efectividad alcanzó al 70% por la misma causa y contar estas granadas con dispositivos de armado que requieren un cierto tiempo de vuelo.

5º) La operación de helicópteros fue realizada en todo tiempo y por un solo piloto.

Terrestre

250. La operación terrestre se basa en la utilización de una unidad mínima de grupos que cuentan entre 8 a 10 hombres autónomos en munición y alimentos por 24 horas. Este grupo cuenta con por lo menos 2 equipos de comunicaciones (cascos integrados con laringófonos), morteros livianos (1), MAG (2) y misiles Blow Pipe.

251. Estos pelotones tienen un programa de un día de combate por un día de descanso por un día de entrenamiento. En este último se incluye tiro. Este programa, transferido a las Compañías es de una semana.

4

252. Estas compañías, compuestas por 2, y a lo sumo 3 oficiales (1 en el grado de Mayor/Capitán y dos Oficiales Subalternos), dejan supeditado todo el manejo del personal de soldados bajo la responsabilidad directa del Suboficial Mayor encargado de la Ca y del personal de Suboficiales.

DOCTRINA

253. A través de lo expuesto, se puede determinar que no pueden existir dos orgánicas, una de paz y otra de guerra, dado que los resultados así lo demuestran a través de los errores cometidos.

254. La conducción de los hombres, si bien se hace a través de una doctrina, la labor cotidiana y el mutuo conocimiento permiten que el conductor conozca a sus hombres y logre de ellos un máximo rendimiento de acuerdo con las condiciones de cada uno de ellos.

255. Es por ello que no sólo debe haber una sola orgánica para ambas situaciones, sino que deben ser los mismos hombres ya integrados en la misión y a través de la práctica diaria de la tarea en las condiciones lo más reales posibles quienes conduzcan y actúen en el momento necesario.

256. Entre los SSAA que requieran ser convertidos o aplicados en el concepto de Escuadrones Aeromóviles debe existir el adiestramiento permanente en las condiciones reales de operación que permitirían tener adiestrados no sólo a los pilotos sino a todo el equipo técnico y apoyo logístico necesario para su permanente operación. Es esta la única forma de conocer las limitaciones del personal y material y que permitirá solucionar las propias y reales deficiencias.

257. A través de esta experiencia, determinar el material y la infraestructura adecuada para el cumplimiento de la misión y adecuar así el desarrollo de la fuerza sobre la base de los medios limitados con que se cuenta, a necesidades que surgieron de la experiencia sobre el terreno y lograr así una permanente y constante evolución.

258. Los jefes de Operaciones de las BBAAMM o Bases de Despliegue deben ser personal que haya operado y se encuentre actualizado sobre el material aéreo principal a alojarse a la unidad y/o formar parte del Escdr Aeromóvil en cuanto a que debe concurrir a los mismos lugares donde lo haga el Escdr.

259. Esto permitirá al Jefe de Escdr centrar su función específica en lo que debe ser la conducción aérea y terrestre de su personal, quitándole todas las tareas de orden administrativo o de cualquier índole que lo alejen de su tarea específica, dado que es ésta, en definitiva, donde se concretará o no todo lo planificado.

260. Todo esto, aplicado al accionar conjunto, sin el cual, como lo demostró la realidad, volverá a sumirnos en otro fracaso o ver derribados a nuestros propios aviones por las otras Fuerzas Armadas.

AREA JURIDICA

261. El desconocimiento de los conceptos básicos de los medios o normas legales con que se cuenta para su utilización en tiempo de guerra fue la constante en el personal.

262. No es necesario conocer la parte instrumental, para lo cual deben existir los especialistas, sino tener conocimiento de los conceptos básicos para su aplicación.

263. Este desconocimiento hizo no sólo a la relación con el medio civil sino y fundamentalmente en lo que respecta al Código de Justicia Militar y su aplicación en tiempo de guerra, no para castigar las faltas o delitos cometidos sino para premiar a quien se lo merece en el campo de combate.

264. Ambas medidas aplicadas permiten no sólo diferenciar y sirven como ejemplo para crear el ambiente de justicia necesario en tiempo de paz sino, y con mucha mayor razón, en las condiciones de guerra.

INTERESES AERONAUTICOS

265. Los hechos han demostrado la necesidad de impulsar el desarrollo de la industria aeronáutica y de armamento aéreo, de tal suerte que nos permita lograr, en una planificación a largo plazo, una mínima independencia en estos aspectos, cuya importancia está por demás analizar.

266. Para ello es necesario impulsar los medios existentes a través de una firme política a largo plazo que permita su estructuración con la industria privada por intermedio del desarrollo de los medios ya existentes en el mundo.

267. Dadas las circunstancias ya comprobadas, seguir en el derrotero de la total dependencia del exterior, volverá a dar el mismo resultado.

268. La dependencia de la Defensa Nacional en general y de la Fuerza en particular hace necesario fijar este lineamiento para crear así la capacidad desarrollada en el menor plazo posible.

269. Unificar los entes u organismos de investigación y desarrollo a través de una dependencia que unifique los requerimientos de las Uns de los distintos SSAA y su aplicación normalizada.

270. Poner de manifiesto la actuación que le cupo a la Fuerza para que no sólo se conozca y valore su accionar por intermedio de sus hombres, sino para fijar una política rectora en el ámbito de las otras fuerzas armadas a través de los hechos concretos de la guerra.

ECONOMICOS JURIDICOS

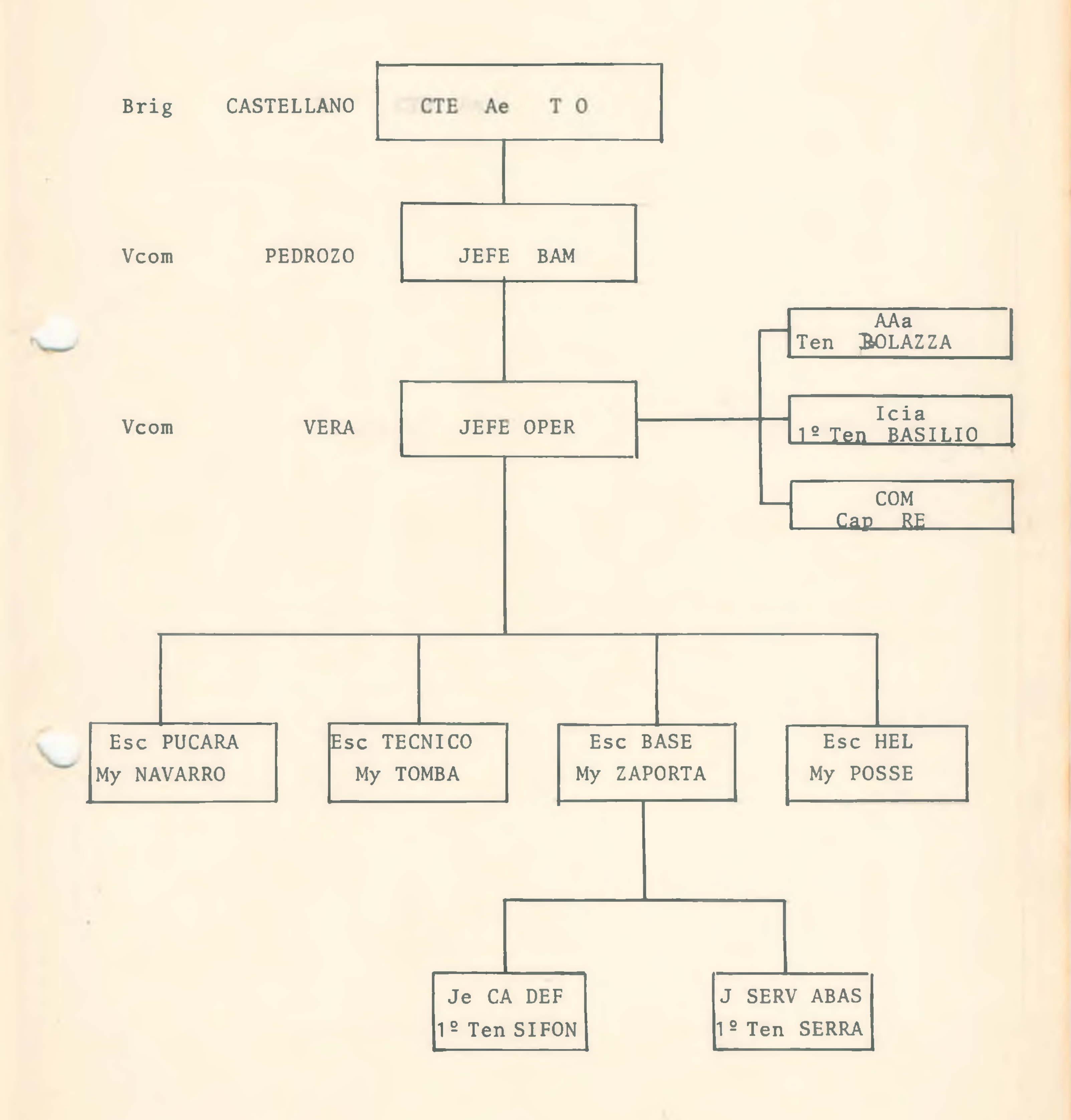
271. No se formulan.

Mayor CARLOS ANTONIO TOMBA

SECRETO

ANEXO 1

ORGANICA BAM CONDOR



ANEXO 2

SECRETO

DIARIO DE GUERRA DEL
ESCUADRON AEROMOVIL PUCARA

1. Por orden del Comando de Operaciones se recibe la orden para la III Brigada Aérea, de preparar 1 Escuadrilla de IA - 58 con destino a Malvinas (Puerto Argentino), antes del día 2 de Abril a las 17:00 hs.

La misma se cumplimenta: el 1° de Abril

Despegue de Reconquista: 12:35 hs

Aterrizaje en Tandil: 15:35 hs

A - 556 Cap VILA

A - 529 Ten FURIOS

A - 552 Ten GIMENEZ

A - 523 Ten CIMBARO

A - 529 (tapa fuera de servicio y liquidómetro)

~~se arregla tapa y no indica travarse (17:20 hs)~~

19:45 hs Comodoro CARBO ordena despegue a GALLEGOS

20:20 hs se comprueba A - 552 rueda principal izquierda pinchada

23:30 hs imposible solucionar novedad se despega igual

Arribo a GALLEGOS 04:30 Hs

Se envia desde la III Brigada Aérea tripulación de relevo:

Cap BENITEZ

Ten JUKIC

1er Ten NAVARRO

Ten CALDERON

09:30 hs del 2 de Abril de 1982, se recibe la orden de despegar a las 14:00 hs con destino a Malvinas por orden Fragmentaria del CAE, despegue 14:00 hs a MALVINAS con TC -70 acompañamiento del KC130

Cap BENITEZ - CP PIAGGI

Ten JUKIC - C1° TOLOZA

Cap VILA - Ten GIMENEZ

Ten CALDERON - C RAMOS

4

SECRETO

///

Aterrizaje 16:00 hs en MALVINAS

día 3 abril presentación al Brigadier CASTELLANO y arribo del TC - 68 con los siguientes pilotos:

1er Ten NAVARRO

Ten FURIOS

Ten CIMBARO

Se realizan vuelos de Cobertura y reconocimiento ofensivo en las ISLAS.

8 de abril de 1982 se produce el despegue desde la III Brigada Aérea con destino a Comodoro Rivadavia de 8 IA - 58 a órdenes de las FAS despegue 14:40hs.

A - 528 My NAVARRO

A - 502 Ten CRUZADO

A - 520 Ten HERNANDEZ

A - 506 Ten BREST

A - 527 Cap GRUNERT

A - 513 Ten ALZOGARAY

A - 509 Ten RUSSO

A - 517 Ten TUÑEZ

no

ATERRIZAJE En Comodoro Rivadavia 20:00 hs con las siguientes novedades de material A - 502 pérdida de combustible en la bodega.

A - 556 pérdida de Hidráulico en la rueda de naríz y la cual no había trabado totalmente.

Jefe de Escuadrón

21:00 hs presentación del Mayor NAVARRO al Comandante de la FAS Brigadier CRESPO a los efectos de recibir directivas.

9 de abril de 1982 en Comodoro Rivadavia se procedió a solucionar las novedades técnicas de los aviones, no existiendo capacidad en el Grupo técnico IX para resolver las mismas, del A -556 por no disponer de mula hidráulica, solicitandose la misma a MALVINAS. Se ajustaron los caños de pérdida del A - 502, la calefacción del A - 520 Y A - 506.

10 de abril de 1982 arribo a MALVINAS del Escuadrón Técnico Cap ROBLEDO, Ten COMBARDI, SAux ACEVEY, C1° DOME, C1° CASALONGUE,



SECRETO

//////

C1º NIZ, C. RODRIGUEZ, C1º OLEA, C. MARQUEZ, C1º NATALI, C. AGUERO, CP RAMOS, C1º BRASICH, C1º PERALTA, C1º GATICA, C. LAGUIRRE, C. TARQUINI, C. HEREDIA, C1º MALDONADO, C1º MONTAÑO y C. MARCONI.

En Comodoro Rivadavia reunión de Pilotos y Mecánicos en el grupo Técnico.

13:00 Hs Orden de pintar los aviones que actuarían en el teatro de Operaciones Malvinas con personal de pintores de la IX Brigada Aérea.

17:30 hs El Comandante de la FAS Brigadier CRESPO ordena al Mayor NAVARRO la presentación para el día 11 de abril en Malvinas. Para coordinar con el Comodoro DESTRI y Brigadier CASTELLANO.

11 ABR 82:

16:00 hs arribo del Mayor NAVARRO a Puerto Argentino presentación al Com. DESTRI y Brigadier CASTELLANO.

El personal que permanecio en Comodoro Rivadavia de IA - 58 tubierón problemas de alojamiento, siendo deribados por orden del Brigadier CRESPO al Hotal Comodoro alojados alternativamente en una sala de enfermería del Liceo General Roca.

En Malvinas se realizan vuelos de Reconocimiento.

12 ABR 82:

05:30 hs, arriba a Comodoro Rivadavia la Mula Hidráulica.

El Comodoro DESTRI imparte directivas al Mayor NAVARRO para reconocimientos de pistas en las Islas, aptas para la operación de IA-58.

Se procede en primer lugar en el Avión ISLANDER a Bahía Fox encontrándose la misma no apta por presentar 100 mts. en la cabecera Este fuera de servicio quedando solamente 350 mts. de pista utilizable.

Posteriormente Puerto San Carlos y Establecimiento San Carlos resultando de tal observación, ninguna de las 2 pistas operables para IA -58

4

SECRETO

////

En horas de la tarde concurrio a Darwin el Mayor NAVARRO y el Capitan VILA en el ISLANDER observandose aparentemente que era la única pista apta de todos los que se encuentran en las Islas, previa marcación de las cabeceras ya que el lugar es muy amplio y no muy definido, además de efectuar prácticas con IA-58, las mismas no fueron posibles por razones de seguridad. Ante el reconocimiento de las pistas y previo comentarios con el Capitan Benitez que habia dado en sus apreciaciones como apta para operaciones la pista de Darwin.

El personal que se encontraba en la Isla efectuaba vuelos de reconocimiento de la zona, con muchas limitaciones por falta de combustibles y prioridad para los vuelos de Helicoptero abocados a la tarea de traslado de Personal y material, traslado de C-54D a base de Redespliegue. Arribo a Puerto Argentino del Escalón Técnico Ten SANTINI, SA SUAREZ, Cl° ORELLANO, CP ORELLANO, Cl° DAPEN y C. SICA.

13 ABR 82:

Arriban a Puerto Argentino a los efectos de realizar vuelos de Reconocimiento desde el Continente: personal de otra escuadrilla

- Cap GRUNERT
- Ten RUSSO
- Ten ALZOGARAY
- TUÑEZ

Regresando a Comodoro Rivadavia para reunión con el Comandante de la FAS:

- My NAVARRO
- 1er Ten NAVARRO
- Ten JUKIC
- Ten CALDERON
- Ten CIMBARO

4

SECRETO

////

El personal de Comodoro Rivadavia de IA-58 se aloja en una barraca de YPF.

14 ABR 82.

En Comodoro Rivadavia se procede a controlar los sistemas de Armamento de los aviones de la III Brigada; por parte de personal de la Fabrica Militar De Aviones encontrandose novedades en todos los sistemas de Armamento.

Además se detecta fisura de Alerones en el A-506, derivandose para su arreglo a la Fábrica Militar de Aviones.

Las novedades de Armamento se elevaron al A-4 de la FAS Com. MARCANTONI, Vcom FERNANDEZ y My CASTRO.

Reunión de los Jefes de Escuadrones para recibir fortalezas y debilidades del enemigo por parte del personal de Armada y Fuerza Aérea, Concurre Mayor NAVARRO.

15 ABR 82:

En Comodoro se continua con la tarea de control del Armamento Chequeandose los TER, LAU 60 y LAU 61.

Regresa My Navarro a Malvinas impartiendo instrucciones al personal de IA-58 para la operación en Malvinas.

16 ABR 82:

El personal de pilotos fue alojado en la barraca de YPF y algunos en el Casino de Oficiales de acuerdo a las disponibilidades, solucionandose el problema en Comodoro Rivadavía.

El personal de mecánicos por propia voluntad permaneció alojado en una sola del grupo Técnico de la IX Brigada Aérea.

Regresó al personal de FMA que habia sacado las novedades de Armamento a su destino.

Quedando registrados en el organo Material de la FAS todas las novedades correspondientes de Armamento y enviandose el aleron del A-506 a Bs As, y posteriormente traslado a Fábrica.

4

SECRETO

////

E El Comandante de la FAS ordena el repliegue del Mayor NAVARRO a Comodoro Rivadavia en forma inmediata.

17 ABR 82:

Se presenta al Comandante de la FAS y al A-3 el My NAVARRO recibiendo la orden de solucionar y comprobar todos los sistemas de Arma de los aviones IA-58.

Se solicito a Malvinas la presencia de los Armeros y la lista de repuestos necesarios, además de realizar un Punto a Punto con Santa Cruz My OVIDI, para coordinar la disponibilidad de repuestos de Armanento.

18 ABR 82:

Arriban los Armeros de Malvinas a Comodoro Con todos los repuestos necesarios:

Comenzando con los cañones. Solucinando novedades de solenoides y fichas de conexión ya que en tierra funcionaban, no asi colocados, por problemas de humedad producida por combustible en las conexiones.

A última hora se designa el personal que se trasladará a Malvinas, para realizar vuelos de reconocimientos en la zona de Operaciones.

Observación efectuada por el Comandante de la FAS dando prioridad al personal de tripulantes de IA-58 en la disponibilidad de combustible;

Personal designado:

- Ten CRUZADO
- Ten HERNANDEZ
- Ten BREST

19 ABR 82:

El personal que arriba a Puerto Argentino no concreta los vuelos de reconocimientos por falta de combustible.

Regresan a Comodoro Rivadavia Ten FURIOS, Ten GIMENES y Ten BREST.

4

///

Se trabaja en solucionar las novedades de armamento, tarea sumamente lenta.

Se efectua una coordinación con el personal de la Armada para realizar un vuelo conjunto entre los M-V, M-III, A-4B, A-4C y IA-58. En un ataque simulado a la FLOTA Argentina ubicada a la altura de Trelew y 170 NM entrada al este en el mar.

20 ABR 82:

Reunión previa al vuelo para el ataque simulado a la Flota Argentina, compuesta de el Portaaviones 25 mayo, la fragata misilistica TRINIDAD y 3 Corbetas.

La escuadrilla de IA-58 la constituyeron.

M My NAVARRO
Ten CALDERON
Ten BREST
Ten CIMBARO

Se despego con un tanque de 1.100 lts. colocado y 300 lts. en combustible en el mismo.

12:00 hs despegue de la Escuadrilla en Comodoro para reunión con el avión LEART JET en Camarones y posterior aproximación al Blanco, se volo primeramente a nivel 50 y posteriormente rasante 50 mts. sin encontrarse la flota.

El avión que guiaba a la ELLA 25 NM antes abandonó a la misma, para su aproximacion final sin encontrarse el blanco, el LEART JET informo que la Flota se encontraba 120 NM desplazada de la posición dada por los oficiales de Marina, de ésta forma se desaprovecha la oportunidad de que el personal de pilotos observara como se comporta un portaaviones y los buques que le dan la seguridad; ante un ataque.

21 ABR 82:

Se realizan vuelos de tiro en Comodoro para comprobación de los sistemas de armas. .

4

////

Arriba el personal especializado de armamento de FMA con todos los elementos para comprobación, además se transfieren todos los repuestos para disponer en Malvinas durante las operaciones. En Malvinas se realiza vuelos de reconocimiento.

22 ABR 82:

Se colocan los alerones en el A!506 reparados en FMA realizando el vuelo de prueba y comprobación el Mayor NAVARRO.

23 ABR 82:

El jefe de escuadron Pucará Mayor NAVARRO informa al Comodoro JULIA que los 8 IA-58 en Comodoro Rivadavia tenían los sistemas de armas reparados y comprobados.

11:30 hs arriba a Puerto Argentino Mayor NAVARRO informandole al Com. DESTRI la necesidad de realizar aterrizajes en la Pista de Darwin de IA-58.

13:30 hs aterrizaje en Darwin Mayor NAVARRO y Cap. VILA.

Se realizan vuelos de comprobación de armamento de las Coheteras IAE 238 y se efectuó tiro en el islote frente a Darwin.

17:00 hs Regreso a Puerto Argentino del My NAVARRO y Cap VILA informandole al Brig. CASTELLANO y Com. DESTRI de la comprobaciones de la Pista y del Armamento.

En Malvinas se realizan vuelos de Reconocimiento ofensivo, Tiro y Bombardeo,

24:00 hs Regreso del jefe del Escuadrón Pucará desde Malvinas a Comodoro.

24 ABR 82:

Se preparan los aviones para el vuelo de despliegue hacia Malvinas.

En Malvinas se efectuaban vuelos de Tiro y Bombardeo y Reconocimiento ofensivo.

25 ABR 82:

13:00 hs Despegue desde CRV a GAL.

4

///

My NAVARRO

1er Ten NAVARRO

Ten JUKIC

Ten HERNANDEZ

Ten GIMENEZ

Ten FURIOS

Ten BREST

Ten CALDERON

Ten CIMBARO

14:00 hs arribo a GAL y presentación al jefe de Base Comodoro RODONI; solicitandole un apoyo para el Cruce a Malvinas de un F-27 ó C-130, el Comando de la FAS informa que el Personal Pernocte en GAL.

17:30 hs Se dispersó el material de IA-58 colocándose 4 aviones dentro del angar LURIA y los 4 restantes Amarrados en las proximidades.

26 ABR 82:

08:30 hs Se comprueba producto de la baja temperatura problemas de cabina en aquellos aviones que estubieron a la intemperie. En el A-528 no se pudo accionar la cúpula, solicitandose a Santa Cruz especialistas de Cabina.

14:00 hs Despegue de los 8 aviones para reunión en la vertical GAL y posteriormente apoyados por el F-27 realizar el cruce a Malvinas.

En el despegue y previo al viraje de clareoal TOTO , My NAVARRO se le abrio la cabina en vuelo, regresando en minima velocidad al aterrizaje acompañado por el N° 2 Ten GIMENEZ

16:00 hs Arriban 6 aviones a Malvinas desde GAL

En Malvinas se habia implementado alerta a 10 minutos, con los pilotos sentados en los aviones listos para el despegue y un escucha en la frencuencia de TWR.

4

SECRETO

////

27 ABR 82:

10:00 hs Despega el My NAVARRO desde GAL a Malvinas

Ten GIMENEZ

12:00 hs arriba a Malvinas de la secci'on 12:30 hs reunión de todo el escuadrón Pucará en Malvinas para impartir directivas el Personal se tenía que alojar en las instalciones del Aeropuerto previendose para el personal de Pucará el angar conjuntamente con los efectivos del GOE.

28 ABR 82:

Preparación del material en vuelo para el redespliegue a Darwin

29 ABR 82

Despegue de MLV a DRW

My NAVARRO A -527
Cap BENITEZ A-552
Cap VILA A-528
Cap GRUNERT A-509
1er Ten NAVARRO A-520
Ten CRUZADO A-523
Ten HERNANDEZ A-502
Ten RUSSO A-513
Ten BREST A-556
Ten FURIOS A-517
Ten GIMENEZ A-506
Ten CALDERON A-529

Personal alojado en Darwin sin llegar de Puerto Argentino el equipaje.

se dispersa el material de aviones y apoyos técnicos en el campo de aterrizaje

30 ABR 82:

Llegar desde Puerto Argentino:

My TOMBA
1er Ten FASANI
Ten MORALES
Alf SASONE
Alf PONTE CORVO

además del equipaje y bolsas de dormir de los pilotos

A-528 Cap VILA se le repliega la rueda de nariz en Puerto Argentino.

4

SECRETO

///

1 MAY 82

01:30 hs se recibe una comunicación del Brig CASTELLANO que la flota enemiga se encuentra a menos de 150 NM y que podemos ser atacados en cualquier momento.

02:00 hs se efectua reunión de todos los jefes de escuadrones y oficiales del RI 12 para coordinar todas las medidas en caso de recibir un ataque.

El comando ordenó despegar todos lo IA-58 (11) a bahia Elefante, pues se temia un ataque a Darwin con las primeras luces.

06:45 hs se inicio la puesta en marcha de la escuadrilla BAGRE La misma lenta porque se disponia de un solo equipo de puesta en marcha, ya que el remitido por el Comando el día anterior, estaba fuera de servicio para poder despegar se balisó la cabecera opuesta y bochones en el centro de la pista.

07:05 hs despega el BAGRE 3, 4 por haber tenido problemas el número 1 en la puesta en marcha.

0730 hs intenta despegar el número 1, cuando ya se encontraba alineado en el centro de la pista el número 2 colocandose al costado derecho iniciando su carrera en el borde derecho de la pista, en plena carrera se rompe el montante delantero del tren de aterrizaje obstruyendo la pista. Aparentemente la rotura se produce por tener la rueda de naríz algo desinflada por efecto de la baja temperatura, aproximadamente a los 150 mts. de inicia da la carrera de despegue la rueda de naríz va dejando un surco. el piloto sale del avión sin tener daños fisicos, procediendose de inmediato a sacar el avión a un costado de la pista con un tractor.

4

SECRETO

08:10 Se ordenó a la Escuadrilla Tigre:

Nº 1 Cap. D. BENITEZ
2 Ten. D. BREST
3 Ten. D. HERNANDEZ
4 Tem. D. JUKIC

Que pusieran en marcha y continuara el despliegue.

Iniciando la misma el número cuatro por estar más cerca el arrancador.

08:36 ATAQUE Sorpresivo aviones HARRIER Efectuando lanzamientos de dos bombas Antipersonal tipo BELUGA.

Afectando al personal de mecánicos, aviones, Carpa de mantenimiento y APU produciendo las siguientes bajas.

FALLECIDOS:	Ten D.	JUKIC, Daniel
	CP	RODRIGUEZ, Juan
	CP	DUARTE, Mario
	C1º	MALDONADO, José
	C1º	MONTAÑO, Agustín
	C1º	BRASICH, Andres
	C1º	CARRIZO, Miguel
	C1º	PERALTA, José Luis
HERIDOS:	CP	PIAGGI, Jorge
	C1º	DOME, Luis
	C1º	GATICA, Víctor
	C1º	MARLORI, Alejandro
	C	SICA, Edgardo
	C	TARQUINI, Rubén
	C	HEREDIA, Rubén
	C	RODRIGUEZ, Rodolfo
	C	ZAGUIRRE, José

MATERIAL AFECTADO

A - 527: Totalmente destruido por Incendio y Posterior explosión.

A - 502: Cabina rota y perforaciones en fuselaje y timón de dirección equipo de puesta en marcha: Incendiado.

Carpa Mantenimiento: Que contenía, cañones, ametralladores

4 ///

///

repuestos, equipos electrónicos y herramientas en general pertenecientes al Escuadrón Técnico, fue totalmente destruido por el fuego.

Al Comienzo no se pudo Auxiliar a los heridos en las cercanías del avión incendiado, por explosiones secundarias producidas por los cohetes y municiones que contenía, hasta que finalmente al cabo de 30 minutos se produjo la explosión final del avión, acercándose el personal de auxilio al lugar.

El personal herido en otros lugares se encontraba siendo atendido y alistado para ser evacuado a Puerto Argentino.

Aproximadamente a las 10:45 hs se evacuó a todo el personal herido en un helicóptero CHINHOOK. Se prosigue con el despegue de las máquinas en servicio a efectos de evitar su destrucción por parte del enemigo, tratando de mantenerlos en el aire el mayor tiempo posible, mientras el comando debía expedirse sobre su destino final, algunos aviones debieron aterrizar para recargar combustible y dirigirse a la pista de Elefante. Mientras tanto se formo un grupo de trabajo para retírar parte del polvorín, que comenzaba e incendiarse propagandose las llamas por el viento. Se abrieron dos polvorínes y se hizo un corte en el ceto, el tercer polvorín de cohetes fue alcanzado en un costado por el fuego por lo que debió evacuarse el lugar, todo el trabajo se realizo a mano por haberse vaciado los matafuegos quedando sólo uno para apoyar a los aviones. El personal de oficiales y suboficiales del escuadrón Pucará se instaló en la barraca de los solteros previa desocupación de los alojamiertos ubicandose de a dos por habitación, con su bolsa de dormir. Ante la posibilidad de un ataque por el Canal CHOISEVL donde se encuentran dos buques de guerra, el comando envia apoyo aéreo se escuchan explosiones y una densa columna de humo se eleva en la entrada del Canal. El comando informa que una fragata fue averiada y un M-V abatido. Información confirmada por la ROA.

4

///

Regresa el HC 47 que había trasladado los heridos a Malvinas.

Todo el personal continua trabajando en hacer posiciones, implementandose el puesto Comando. El personal fallecido es trasladado al granero y se consulta al Brigadier. CASTELLANO el procedimiento a seguir. El Personal Militar Superior y Subalterno se encuentra sumamente abatido y nervioso producto de las circunstancias vividas. A-513 Ten . BREST aterriza en Puerto Argentino con motor bombeado.

A-523 Se entierra en Bahía Elefante y rompe la rueda de NARIZ Ten CIMBARO.

02 May 82

El Brigadier CASTELLANO determina que a los muertos se los entierre provisoriamente en el hipódromo de DARWIN y que se efectue en el menor tiempo posible.

Las bolsas para envolver los cadáveres que consitian en un trozo de Plástico gris transparente, se las reemplazo por las bolsas de dormir

Se comienza a reparar el A-502 a cargo del My TOMBA, cortando otra cabina y emparchando con trozos de plásticos y tornillos, se arreglan las perforaciones de chapas con parches y remaches.

Todo es actividad, todo se repara y recupera.

03 May 82

Vuelos de reconocimiento. Se envia a Bahía Elefante un Helicoptero con personal y material para reparación del A-529 con el actuador del tren de aterrizaje de la rueda de nariz torcido y enterrado en la pista.

04 May 82

08:40 Se produce el ataque de 3 HARRIER que ingresan por el Canal CHOISEUL son detectados por la Artillería de 35 mm, que fue la que dió la Alerta del Ataque enganchandolos a los 16 km. Uno de llos es derribado desparramandose a un costado de la pista, las baterias de 20 mm le tiraron a otro avión que salió dejando una estela de humo y según observadores no se elevo y cayó detrás de las sierras.

4

///

///-
El avión abatido fue alcanzado por una ráfaga de 35mm sobre la Bahía, incendiándose en el fuselaje detrás de la Cabina de Pilotaje. En el impacto, el piloto es despedido con el asiento completo cayendo a unos 70m. hacia adelante y 20m a la izquierda. Después del Impacto, el avión ya destrozado, continúa hacia adelante dispersándose sus restos incendiados en un área de 500/600 mts del toque.
Otro HARRIER efectuó el pasaje sobre la pista tirando los lanzadores con Belugas al A-517, una granada alcanza el costado del fuselaje perforando los tanques de combustibles y planos.
Otro HARRIER lanzó una bomba frenada de 650 lbs quedando enterrada en la pista sin explotar.

05-may-82
Se dió sepultura a las bajas producidas el 1° de mayor, el Escuadrón Pucará. Además del entierro del piloto inglés TAYLOR

06-may-82
Se efectúa vuelo de prueva al A-502 My NAVARRO/ My TOMBA y habilitación de éste.

07 y 08-may-82
Vuelos de Reconocimientos. se observa a unos 25Km al Sur, Lanzamientos de 5 bengalas color naranja y posteriormente 3 más.

09-may-82
Despega una sección de IA-58. El N° 1 al tener problema de VHF, no recibe bien las órdenes en vuelo y se dirige al aterrisaje en Bahía Elefante.
Informando el N° 2 que el 1 hundió la rueda de naríz en el barro. La información de que la pista no era APTA, se informó al Comando a través del Jefe de B A M, desde el día 1°-de mayo.

10-may-82
Sin actividad aérea, por encontrarse los aviones en Bahía Elefante sin poder despegar por la pista sumamente blanda.
Se recorre el pueblo de DARWIN por parte del señor Jefe de Operaciones donde se comprueba el saquéo efectuado por personal de

///-



SECRETO

///

Ejercito en casas particulares.

Estos hechos son repetitivos desde el 1º de Mayo siendo el personal de Suboficiales del escuadrón técnico los más damnificados.

Meterologia marginal.

11 May 82

Sin actividad aerea

Metereologia marginal

El personal trabaja en tareas terrestre y mejoras de las defensas.

12 May 82

Sin actividad Aérea del Escuadrón IA-58.

A las 14:25 la Artilleria Antiaérea de Darwin derriba un A4B propio 1º Ten GAVASSI.

Personal de Pilotos de IA-58 se desempeñan como PIPAS, Com un cohete T/A. Desplazado en el terreno a traves de un helicóptero desde las primeras hasta las últimas luces.

13 May 82

A los primeras horas se envia desde Darwin a Bahía Elefante viveres para el personal de Pucará. Se entierra en el Hipódromo de Darwin al 1º Ten GAVASSI.

14 May 82

Despligue desde Darwin a Puerto Argentino por órden del Brigadier Castellanopara cumplir tareas de ROA al siguiente Personal de Tripulantes de IA-58 1º Ten NAVARRO
Ten ALZOGARAY
Ten TUÑEZ
Ten CIMBARO

15 May 82

04:30 hs. El enemigo ataca la base de Bahía Elefante con una acción combinada de cañoneo naval y helidesembarco de comando, logrando producir daños de diversa magnitud al siguiente material.

///

4

///

A-520 Destruido por una bomba colocada dentro de la cabina.
A-526 Impacto de bomba en el plano derecho e incendiandose.
A-502 Impacto de una bengala e incendiandose.
A-529 Fuselaje y tanques de combustible perforados por ráfaga de ametralladora.
A-552 Impacto de un Cohete.

Además del material de Prefectura y Marina.

13:00hs Arriba el personal de Pucará evacuado en un CH-47 desde Bahía Elefante a Darwin.

Del Interrogatorio efectuado surgen las siguientes apreciaciones:

1°) El ataque se había efectuado por comandos sin apoyo de artilleria Naval por lo siguiente:
   a) Cadencia de fuego aislado.
   b) Cantidad de disparos 4/6 en total y no en baterias.
   c) Puntos de impacto no correspondientes a artilleria.
   d) Punto de fuego y barco no avistado

2°) Se aprecia que la operación habría efectuada de acuerdo a los indicios encontrados.
   a) Desembarco en bote en el Punto.
   b) Escalada del acantilado y aproximación a la pista.
   c) Trabajo en el objetivo de un grupo de aproximadamente 12 hombres y apoyando la operación unos 6 hombres más.
   d) Acción en el Punto.
   e) Repliegue en helicóptero, por la cantidad de material abandonado por el grupo comando

3°) Deficiencias apreciadas en la propia tropa.
   a) Haber colocado todos los aviones que se encontraban en la isla; en un lugar dudoso para las operaciones.

///

4

///

b) Falta de comunicaciones.

c) Personal de Fuerza Aérea (tripulantes y apoyo técnico) no poseer armamento adecuado.

d) La cantidad de personal de custodia asignado por là Armada era insuficiente, solamente 30 hombres de los cuales 15 entraban de día y 15 de noche de los cuales, 7 apostados y 7 en descanso, dandose prioridad a la defensa costera.

4°) Experiencia Recojid a.

a) Custodia individual de los aviones.

b) Dispersión a gran distancia

c) Circulo de minado y trampas a distancia

d) Patrulla móvil aperiódico.

5°) Elementos usados por el enemigo y posteriormente abandonados.

a) Morteros 40/61 mm

b) Cohetes portátiles NK 66 mm

c) MAG 7,62 mm

d) Armamento liviano 7,62 mm

e) Bengalas de mano de 40 mm

f) Explosivos plásticos.

Arriban procedentes del continente Santa Cruz - Darwin. el siguiente material y personal.

A-511 Vcom COSTA

A-516 Alf LEMA

A-531 ler Ten MICHELOUD

A-533 Alf DIAZ

16 MAY 82

Se realizan vuelos de reconocimiento ofensivo.

17 MAY 82

Con el personal integrante del Escuadrón Pucará y personal de la prefectura se realizan dos grupos para la defensa a cargo del My NAVARRO y MY TOMBA.

4 ///

///

03:50 hs se observan bengala 6 km al norte de la pista.

Se escucha explosiones en HOWARD Y BAHIA FOX. Pasan aviones Harrier en vuelo bajo la Artilleria de 20 mm no logra hacer impacto por encontrarse fuera de alcance.

Se efectuan vuelos de reconocimientos ofensivo.

18 MAY 82

Se realiza apoyo de fuego a Bahia HOWARD. Es evacuado a Puerto Argentino el Ten Hernandez con problemas en una pierna.

19 MAY 82

El escuadrón Pucará realiza vuelos de reconocimiento ofensivos.

4

SECRETO

////

20 MAY 82

Meteorología Marginal no obstante se efectuan vuelos de reconocimientos ofensivo.

En horas de la noche se presume un ataque y desembarco helitransportado el personal duerme vestido y listo.

21 MAY 82

En las primeras luces se configuró un ataque anfibio en la zona de Establecimiento San Carlos, en la boca Norte del Estrecho San Carlos. Participan en esta operación 12/14 buques de distinto tipo, los que han desembarcado personal de magnitud aún no conocida.

06:00 hs DARWIN es atacado por fuego naval por 1/2 buques de guerra desde la Bahía San Carlos.

09:30 hs Es derribado el A-531 Cap. BENITEZ por un misil BLOW PIPE.

10:30 hs Es derribado el A-511 My TOMBA por ataque de Aviones HARRIER.

20:00hs se recupera al My TOMBA.

21:00hs Aparece el Cap BENITEZ que atraveso las líneas del enemigo contando desembarcar 20 vuelos de helicpteros SEA KING, informandose de inmediato a través del Puesto Comando a Puerto Argentino.

Las operaciones realizadas por los IA-58 fueron de apoyo de fuego sobre una casa en las proximidades de DARWIN, donde se presumia existia personal enemigo dirigiendo el fuego Naval y Aéreo batiendose el banco asignado totalmente.

22 MAY 82

Realizan ataques aviones HARRIER a DARWIN sin producir daños. Aparentemente el fuego de Artilleria habría tocado un avión enemigo.

Los soldados Ingleses están tomando las alturas y ya hay contacto a 8 kilometros.

4

///

23 MAY 82

Se ordena el repliegue de pilotos de DARWIN a Puerto Argentino.

~~Cap VILA~~

Ten FURIOS

Alf PONTECORVO

Alf DIAZ

al arribo informan las novedades al Com DESTRI y Brig CASTELLANO quienes ordenan el repliegue de DARWIN a MLV de todo el personal de IA-58.

24 MAY 82

Se efectuaron vuelos de reconocimiento ofensivo.

A-509 fuera de servicio por estallido en las proximidades de una bomba lanzada por un avión HARRIER.

Se evacuan pilotos de IA-58 desde Puerto Argentino a Comodoro Rivadavia.

Ten FURIOS

Alf PONTECORVO

Alf DIAZ

25 MAY 82

A las 01:00 hs el A-516 es alcanzado en tierra en Puerto Argentino por cañones naval.

26 MAY 82

Repliegue en Helicóptero desde Darwin a Puerto Argentino.

My NAVARRO	Cl° MARTINEZ
Cap BENITEZ	Cl° DOME
Cap GRUNERT	Cl° NATALI
Cap ROBLEDO	C. GUASTALLA
1er Ten MECHELOUD	C. MORCILLO
Ten RUSSO	C. CALOIAN
Ten SANTINI	Cl° CALANDRA
Ten MORALES	SA PEREZ
SAux ACEVEY	CP MURSTORE

////

////

CP TOLOSA CP ORELLANO
C1° NIZ C1° CASALONGUE
C1° GONZALEZ

Dicho personal se encontraba en Puerto Argentino

Personal del Escuadrón Pucará que permanece en DARWIN:

VCOM COSTA	C1° TORRES
MY TOMBA	C1° DAPPEN
1ER TEN FASANI	C1° ARGUELLO
TEN LOMBARDI	C1° RES
TEN CALDERON	C. AGUERO
ALF. SASSONE	C. MARQUEZ
ALF LEMA	C. SOTO
CP GURRIERI	C. MANSILLA
C1° BUSTOS	C. RODRIGUEZ
C1° OLEA	

El personal de Oficiales es alojado en Puerto Argentino en la casa al lado del hipódromo asignado a los helicopteros y al personal de médicos de Fuerza Aérea.

Los suboficiales una parte en la escuelita y el que cumplía turno en el aeropuerto.

27 MAY 82

Despliegue de GALLEGOS a Puerto Argentino de :

A-537 1er Ten ARGAÑARAZ

A-532 Alf BLANCHET

Buques de guerra enemigos cañonearon la posición de Puerto Argentino, sin producir daños, ni bajas.

El personal de pilotos en Puerto Argentino tenía dificultades para su traslado hasta el aeropuerto, al no contar con un medio de transporte propio y adecuado debiendo coordinar con el depósito de viveres para desplazarse en el camión que llevaba el racionamiento, expuesto dicho persona a las inclemencias del tiempo y a la irregularidades de los horarios.

4

///

28 MAY 82

El enemigo efectua fuego naval sobre Darwin e inicia acciones terrestres sobre el mismo.

Se realizan operaciones de apoyo de fuego desde Puerto Argentino en varias salidas causando grandes bajas al enemigo entre ellas se derriban con IA-58 3 Helicópteros.

En las acciones se pierden 2 IA-58 Ten CRUZADO A-536 Eyectado en Darwin al ser alcanzado por armas automáticas del enemigo, siendo capturado en la zona.

A-537 Ten GIMENEZ al salir del blanco entro en nuvosidad manteniendo enlace en VHF Con Darwin perdiendose posteriormente todo contacto.

Regresan aviones multiples Impactos de armas terrestres de infanteria, inutilizando gran cantidad de material.

A-537 Impactos motor, fuselaje y Cúpula

A-533 Temperatura fuera de límite motor ezquierdo

A-532 Impacto alerones y FLAPS derecho

A-555 Impactos multiples, alerones, flaps, costado izquierdo inutilizando los comandos de paso de hélice.

despliegue desde Santa Cruz a Puerto Argentino.

A-536 1er Ten MARTINEZ CASNEZ

A-515 Alf MANZUR

A-555 Alf GALVAN

Personal que regresa al continente Comodoro Rivadavia en C-130

Cap VILA
CAP GRUNERT
1er Ten NAVARRO
1er Ten MARTINEZ CHAVEZ
ALF MANZUR
TEN RUSSO
TEN CIMBARO
ALF BLANCHET
ALF GALVAN

29 MAY 82

A_ Arriban desde SCZ a Puerto Argentino 12:30/14:30

4

SECRETO

A-514 1er Ten AYERDI

A-522 Alf. LA TORRE

A-549 Alf. HUB

Se realizan ataques aereos enemigos con aviones VULCAN y A HARRIER, un cohete aire/tierra produce las siguientes bajas

Fallecido 1er Ten CASTAGNARI (GOE)

Heridos del Escuadrón Pucará, Personal que realizaba turno en el aeropuerto.

Saux ACEVEY (ESQUIRLAS EN LA INGLE)

C1° CASALONGUE (ONBA EXPANSIVA EN LOS TESTICULOS)

C1° MARTINEZ (ESQUIRLAS EN LA PIERNA Y BRAZO)

C. GUASTALLA (INTESTINOS PERFORADOS)

C. CALOIAN (HERIDAS EN LAS PIERNAS, BRAZOS Y CARA)

El mencionado personal abandona el refugio por orden del 1er Ten Gotagnari.

Aviones en servicio A-522; A-514; A-515 y A-549.

30 MAY 82

Durante todo el día hubo ataques de aviones enemigos al Aeropuerto se intento trasladar el siguiente personal de heridos al continente.

Saux ACEVEY

C1° MARTINEZ

C. GUASTALLA

A las 23:00 hs hubo que abandonar el lugar de alojamiento del personal de oficiales, por la proximidad con el hipódromo objetivo de hostigamiento del enemigo para batir los helicópteros

El personal Pernocta en la casa depósito de viveres.

El personal de turno del grupo técnico en el aeropuerto se replego a la ciudad por orden del Com Destri Jefe de BAM.

31 MAY 82

Sin actividad aérea de IA-58 Ataques permamente de HARRIER se evacuan al continente al siguiente personal herido:

///

4

SECRE[illegible]

///

Cl° [illegible]

C. CALOIAN

Adamás del CP RAMOS

Cl° CASALONGUE reposo en el alojamiento.

<u>Personal en Malvinas</u>

Oficiales:	Suboficiales:
1- My NAVARRO	1- CP MURATORE
2- Cap BENITEZ	2- CP TOLOSA
3- 1er ten MICHELOUD	3- Cl° NIZ
~~4- 1er ten AYERDI~~	~~4- Cl° CASALONGUE~~
5- 1er ten ARGAÑARAZ	5- Cl° CARRERAS
6- Ten BREST	6- Cl° RAMOS
7- Ten MORALES	7- Cl° BARBOSA
8- Ten ALZOGARAY (ECA)	8- Cl° DOME
9- Ten TUÑEZ (ECA)	9- Cl° NATALI
10- Alf HUB	10- C. MORCILLO
11- Alf LA TORRE	11- C. CALANDRA
12- Cap ROBLEDO	
13- Ten SANTINI.	

<u>1 JUN 82</u>

Se realizo un vuelo de apoyo al Helicóptero CH-47 de Busqueda y Salvamento para rescatar en el agua un piloto de HARRIER que se había eyectado próximo al aeropuerto.

En el despeque de la sección de IA-58 de apoyo a la búsqueda el número 1 A-514 Cap BENITEZ se queda sin comando de dirección saliendo de la pista e impactando con el A-533 que se encontraba a un costado de la pista con los siguientes daños de material:

A-514 (Roturas del Plano Derecho)

A-533 (Rotura del plano derecho altura de la aero 20 A)

El personal no sufrio daños.

4

////

Permanentemente ataque de aviones enemigos se derriban 2 Harrier.

23:30 hs Bombardeo Naval.

2 y 3 JUN 82

Sin actividad aérea. Se trabajo en reparaciones del material de vuelo, se preparo munición FFAR2,75, 20 mm y 7,62 en el edificio del aeropuerto. Por razones de encontrarse alejado en los polvorines de campaña.

4, 5 y 6 JUN 82

Sin actividad,Aérea.

El personal de pilotos mantiene alerta en el aeropuerto desde una hora antes de la salida del sol hasta la puesta del sol, quedando personal de mecánicos de acuerdo a los aviones en servicios durante la noche en el Aeropuerto, de ésta manera podian realizar la inspección previa antes del arribo de las tripulaciones.

ALTA del Cl° CASALONGUE que se encontraba internado en observaciones en el Hospital de Puerto Argentino.

Permanentemente en alarma roja y ataque de aviones enemigos.

7, 8 y 9 JUN 82

Por la noche del día 7 de junio el personal de pilotos abandona la casa en las proximidades del hipódromo por bombardeo naval siendo alcanzado el alojamiento por una granada en el bombardeo, produciendo daños en la vivienda por las esquirlas. Dicho personal se aloja en la casa de almacenamiento de víveres.

En las primeras horas del día 8 de junio se encuentran todos las calles de la ciudad con formación de hielo, lo que dificulta el traslado de pilotos desde Puerto Argentino al Aeropuerto.

Se efectuan ataques del enemigo a través de aviones y bombardeo naval.

///

///

Por la noche del día 9 de junio se coordina en el puesto Comando de puerto Argentino una salida para apoyo de fuego al día siguiente con las primeras luces.

10 JUN8 2

Despega uan escuadrilla de tres aviones de IA-58 para atacar posiciones de artilleria en el monte KENT el numeral 2 regresa con impactos en el Aero 20 derecho y el numeral 3 en el fuselaje.

La configuración de los aviones era la siguiente: 3 LAU 61/ IAE 238 en el Aero 7 A y 1 LAU 61/IAE 238 en la Ae 20 20 A, 200 proyectiles de 20 mm y 900 de 7,62 por aviones. con grandes fallas de armamento, producidas por formación de oxido en los contactos de las coheteras.

11 JUN 82

A-549 Fuera de servicio por problemas eléctricos en los sistemas de armas de las Aero.

Se cambio el panel completo de armamento sin posibilidad de ponerlo en servicio.

Permanentemente vuelos PAC enemigos en la vertical.

12 JUN 82

Intentan despegar una sección de IA-58 para realizar apoyo de fuego proximo a los cerros TWO AISTERS.

Por fallas del avión guía A-522 por problemas hidráulicos en el direccional dela rueda de nariz, se suspende la salida. se trabaja en la reparación de la horquilla del tren de naríz quedando en servicio.

13 JUN 82

Se preparan los aviones IA-58 para un provable ataque y recuperación en el continente.

A-532 (Impactos en los alerones y arreglado con poxipol)

A-549 (Problemas eléctronicos de Armamento)

A-522 (en servicio)

A-515 (en servicio)

colocandole 2 tanques de 318 lts en la Aero 20 y un TE 2 con 3 ///

////

3,LAU en la Aero 7 A por avión.

14 JUN 82

Se intentan desplazarse al personal de Pilotos desde el alojamiento hacia el aeropuerto, se recibio la orden de permanecer, en la casa de almacenamiento de víveres. aproximadamente a las 11:00 hs se comenta sobre el cese de fuego.

El personal de pilotos se aloja en la casa de viveres.

15 JUN 82

Partida hacia el aeropuerto lugar donde se concentra todo el personal de prisioneros.

El personal de Pilotos pernocta en una pequeña sala de reparaciones de la usina en el aeropuerto.

El personal de suboficiales en los refugios donde cumplian los turnos.

16 JUN 82

Se parmanece en el aeropuerto, esperando órdenes a través de los mandos correspondientes de la BAM.

Para provable traslado al buque Bahía Paraiso.

17 JUN 82

Se forma una columna para desplazamiento a pie hasta la ciudad de Puerto Argentino con todos los elementos provistos, en el trayecto el personal militar Superior se le quita el armamento y posteriormente todas la pertenencias permitiendo solamente algunos medios para higiene.

Esa noche se incorporo al personal del Escuadrón Pucará y GIVA, pe rsonal de ejército, permaneciendo hasta las primeras horas del próximo día en una herrería abandonada.

18 JUN 82

Traslado de todo el personal de prisioneros desde el helipuerto hasta San Carlos, permaneciendo en el mismo hasta el día 30 de junio.

Cada integrante tuvo que buscar elementos mínimos para dormir y alimentarse a través de personal que le habian permitido



SECRETO

///

arribar con medios de los provistos.

La Cruz Roja internacional permaneció practimente en forma permanente en contacto con los prisioneros buscando soluciones a las deficiencias y necesidades sanitaries. Ademas se lleno la ficha personal de acuerdo a lo que corresponde en la CONVENSION DE GINEBRA.

Desde las últimas horas del día 30 junio hasta el 14 de julio se permaneció a bordo del buque SAINT EDMUND, en el mismo se alojo al personal divididos en grupos en camarotes para 2 personas se alojaban 3 y los de 4 personal a 6.

Se realizaron los interrogatorios concurriendo el personal por antiguedad, quién se limito a contestar solamente lo que prevee la convensión de Ginebra. Sin ser molestados ante algunas negativas en los interrogatorios.

4

SECRETO

ANEXO 3

ANALISIS DEL AVION IA-58

ACTIVIDAD: En Malvinas, horas voladas 176.45

Cantiad Salidas: 118

Total Aviones Perdidos: 24

Aviones derribados: 4
1.- Por Sea Harrier
1.- Blow Pipe
1.- Armas automáticas
1.- Se desconoce

Aviones E/S en la rendición: 4

Aviones perdidos en tierra: 16
2.- por aterrizar o despegar fuera de pista (rotura tren rueda naríz)
2.- por choque en tierra
1.- retracción de pata tren de naríz en el rodaje
1.- por hundimiento en tierra (rotura tren naríz)
6.- destrucción en tierra (Bahía Elefante) por Golpe de Mano del ENO
3.- Destrucción en tierra (por acción esquirlas)
1.- Motor bombeado

CONDICIONES DE OPERACION:

Pista: Terreno no preparado de 450 Mts de largo x 300 Mts de ancho. Con dos pistas una de 450 Mts de largo y 10 Mts de ancho y otra diagonal de 500 Mts x 10 Mts de ancho.

-///-

4

SECRETO

Con ondulaciones en su superficie que superaban una pendiente del 20%.

La superficie de apoyo (turba), de poca consistencia, gran capacidad de absorción de agua y poco drenaje permitía que se produjeran con su uso huellas de hasta 12 cm de profundidad.

Las huellas se rellenaban con panes de turba y arena sin resultados positivos.

Carencia de hangares, refugios y redes de enmascaramiento.

El personal de mantenimiento era insuficiente y carecía de la cantidad de herramientas necesarias para realizar los trabajos específicos.

Se conto con un solo equipo de puesta en marcha y un solo cable de arranque avión - avión.

La carga y descarga de COHETERAS se efectúo a mano por las características del BOLT 5 que son inadecuadas para su operación en terreno no preparado.

La recarga del combustible se efectuaba a través de una sola boca de carga, con un equipo en servicio en forma precaria.

El personal de mantenimiento carecía de los equipos de testeo de los sistemas eléctricos del avión (Armamento).

Se carecía de la mínima información meteorológica de la zona de operaciones.

El personal de pilotos se encontraba sujeto permanentemente a la actividad del EMO por lo cual su descanso y alimentación era deficiente; no fué reemplazado con personal experimentado.

La climatología de la zona de operaciones presenta características particulares en cuanto a un alto porcentaje de húmedad, lluvias asiduas y alto porcentaje de salinidad del medio ambiente lo que produce una rápida oxidación del material no tratado.

El mantenimiento se efectuaba en los lugares de dispersión sin protección para el personal y/o material.

Se carecía de medios de movilidad aptos para el traslado del personal y repuestos a los lugares de dispersión.-

Debido a las condiciones y dimensiones de la pista de Ganso Verde, el sistema de armas operó siempre fuera de los parámetros mínimos de distancia de despegue, establecidos por el manual del avión.

En el cumplimiento de las misiones ordenadas, el piloto perdía contacto radial con su base de operaciones y/o el CIC debido a que los vuelos debían ser razantes y que el avión carecía de un sistema de comunicaciones en servicio como alternativa de VHF.

Este hecho daba como resultado que el piloto debía elevarse a más de 500 mts en la zona de operaciones para informar el resultado de la misma y/o recibir nuevas órdenes, todo ello en texto claro.

La calidad de la recepción y transmisión de VHF fué deficiente, por el excesivo ruido en cabina y la carencia de óxigeno, por lo cual se debía operar con la mascara semi-desprendida.

Imposibilidad de puesta en marcha autónoma por la deficiencia de las baterías de a bordo en un 70% de las acciones.

Las temperaturas extremas de la zona de operaciones produce deformaciones no permanentes en la cabina del avión.

Todas las misiones fueron cumplidas con un solo tripulante.

A nivel del mar y con temperaturas de ISA-10 las temperaturas de puesta en marcha se elevan a 680°/700° y los consumos en vuelo razante a PMC variaban entre 280/300 Lts/h y la potencia de un tanque entre 95% y 105%.

-///-

4

MISIONES CUMPLIDAS

Las misiones cumplidas por el sistema de aviones Pucará, de acuerdo a lo ordenado fueron:

1º) Reconocimiento ofensivo

2º) apoyo de fuego

3º) Contra helicópteros

ARMAMENTO UTILIZADO

De acuerdo a lo ordenado el sistema de armas efectuó misiones configurado de acuerdo a lo siguiente:

1º) Cañones, Amet y 2 coheteras (1 por estación alar)

2º) Cañones, Amet y 5 coheteras (3 estación central - T E R
1 por estación alar).

3º) Cañones, Amet y 3 NAPALM 220 Kgs (Estación central T E R)

4º) Cañones, Amet.

DESVENTAJAS

Las deficiencias encontradas en el transcurso de las operaciones fueron:

1º) Baterias de a bordo no aptas para la operación casi continua de los sistemas eléctricos de a bordo (Abrir y Cerrar cabina, Chequeo Sistema Eléctrico en general, chequeo de equipos de Radio)

2º) Espejos retrovisores insuficientes y con visión deficiente por su escaso campo visual y las vibraciones a que son permanentemente sometidas.

3º) Equipo de HF continuamente fuera de servicio y VHF con poca ganancia.

-///-



4°) Fuerte ruido en cabina.

5°) Panel de armamento que impide el lanzamiento de mas de un tipo de armamento sin modificar la posición de la llave selectora entre lanzamientos.

6°) El sistema de mira que posee el avión es apto unicamente para tiro aire - tierra.

7°) Posee blindaje unicamente en la parte inferior del asiento del piloto, quedando de esta forma expuesto al sistema comando - motor y el sistema eléctrico del avión, lo cual lo hace muy vulnerable a disparos de armas livianas.

8°) El alerta que produce el EMO por el fuerte ruido producido por sus propulsores.

9°) La pérdida de material y espacio que implica el asiento trasero para un segundo tripulante, no necesario, de no contarse con otro equipamiento que así lo requiera.

10°) Los cañones de 20 mm por su cadencia de fuego, su poder explosivo y la distancia eficaz no es apto para la guerra moderna, considerando lós sistemas defensivos terrestres actuales.

11°) La velocidad del avión lo hace vulnerable ante los sistemas de defensa terrestres.

12°) Novedades surgidas durante los rodajes, accionamiento y trabado de la rueda de naríz.

13°) El desempeño de los pilotos en la ejecución del sistema de armas, demostró falencias de adiestramiento en el aprovechamiento integral de la capacidad del avión. Estas falencias de operación se manifestaron fundamentalmente en:

1.- El vuelo a bajas velocidades

2.- Pistas no preparadas

3.- Despegue en mínima distancia

4.- Aterrizaje en mínima distancia

5.- Lanzamiento en ángulos bajos

6.- Escapes después del lanzamiento

4

-///-

14°) Empleo del sistema de armas sobre blancos no rentables, sin información sobre la posición del AMO y sin ECA.

VENTAJAS

1°) Operación desde terrenos no preparados aún actuando fuera de los mínimos establecidos por el manual.

2°) Gran capacidad de maniobra en espacios muy reducidos en tierra y reducido radio de viraje en vuelo.

3°) Autonomía.

4°) Capacidad portante.

5°) Apto para la operación contra helicópteros.

6°) Comandos manuales, debido a la baja probabilidad de impacto directo en las barras de comando.

7°) Apto para el reconocimiento ofensivo y sobre el mar por sus 2 motores, autonomía.

8°) Fácilmente reparable ante impactos de esquirlas o munición de bajo cálibre.

PROPOSICIONES

1°) Se efectúe el análisis de acuerdo a las características sobresalientes del avión a fin de determinar las misiones a cumplir, el armamento a adoptar y en función de ello establecer los parámetros de adiestramiento para el personal de pilotos.

2°) Aumentar el blindaje en el puesto de piloto, a sus laterales y espalda, de forma tal que sea facetado y progresivo para evitar la incidencia de proyéctiles a ángulos normales (90°). Para evitar asi la acción de proyéctiles de armas livianas sobre panel de comandos de motor y de sistemas eléctricos o electrónicos de a bordo ubicados en cabina.

3°) Dotarlo de una mira móvil-fija y esta con graduaciones para distancias de lanzamiento para el mismo tipo de armamento.

4°) Dotar al sistema de armas de un radar telemétrico o láser para determinar la distancia del blanco.

-///-

4

5°) Dotarlo de un sistema de Radar de Alarma de a bordo.

6°) Anular el puesto trasero y realizar un estudio para analizar su aprovechamiemto en función de aumentar su autonomía, capacidad electrónica, etc.

7°) Dada la aptitud para su empleo contra helicópteros dotarlo de un radar de adquisición.

8°) Dotarlo de equipos radioeléctricos que le permitan al piloto man tenerse en contacto permanente con su control.

9°) Aumentar su velocidad en función al cambio de unidades motrices (AZTAZOU XVI).

10°) En función de N° 6, reducir las dimensiones de la cúpula.

11°) Análizar la posibilidad de reducir los tiempos de puesta en marcha. Ej: Puesta en marcha de los dos motores en forma simúltanea.

12°) Dotar al avión de la capacidad de lanzamiento de COH de mayor alcance y poder explosivo. Ej: COH ZUMMY, MARTIN PESCADOR, MISILES, etc.

13°) Dotar al avión de cañones de 30 mm que por su alcance y poder explosivo permiten su accionamiento de distancias superiores a los 2000.-

14°) Implementar a bordo un sistema de NAV VLF - OMEGA.

15°) Dotarlo de la capacidad de tiro o lanzamiento simultáneo del arma mento de a bordo, de acuerdo a la selección del piloto en la empu ñadura del Bastón de Comando.

GENDARMERIA NACIONAL

C3/4K

EQUIPO DE TRABAJO

JEFE:............... CTE D' JOSE RICARDO SPADARO

INTEGRANTES:...... CTE D' CARLOS SATURNINO VEGA

" 2DO CTE D' EDUARDO M. SANTOS

" 2DO CTE D' JORGE E. SAN EMETERIO

I N D I C E

INFORME A LA ORDEN ESPECIAL DEL DIRECTOR NACIONAL DE GENDARMERIA NRO 9/82 (Para el Estudio y Explotación de Experiencias relacionadas con el conflicto MALVINAS).- - - - - - - - - - - - - - -

1. PERSONAL

a. Mantenimiento de efectivos

1) Inconvenientes surgidos: No fueron observados a nivel// Unidad.

2) Problemas presentados por el personal convocado, si /// los hubo.

- No se registró personal en esas condiciones.

3) Factores que han influído en las bajas producidas (RC / 15-1 Nro 2014).

a) El tipo de operaciones que eran altamente riesgosas.

b) El alto grado de instrucción, organización y mate-// rial bélico que poseía el enemigo.

c) Las características del terreno y el conocimiento de él que debía tener el enemigo, que basó su movilidad en los helicópteros, circunstancia que le dió tiempo, espacio y eficiencia.

d) Las condiciones metereológicas influyeron en la movilidad individual del hombre y su recuperación física en el terreno, debido a que el intenso frío obligaba a llevar mucho abrigo que limitaba movimientos/ y la baja temperatura y el viento hacia imposible // conciliar el sueño.

e) El desconocimiento de lo que ocurriría en caso de // que integrantes de las patrullas que operaban delante de las primeras líneas, resultasen heridos, influyó negativamente. La presunción de que ante una herida no grave, pero que impidiera el traslado por propios medios, el hombre debía quedar en el terreno a/ la espera de un posible rescate posterior, puede haber disminuído la voluntad de arriesgarse en determinados momentos.

///

f) Las excelentes condiciones morales y de instrucción que poseían los hombres que efectuaron los rescates del personal víctima del accidente producido por el misíl en el helicóptero, impidieron que hubiera una mayor cantidad de bajas. Su accionar fue decisivo.

g) Excesiva permanencia en posiciones medianamente pre paradas.

h) Inexistencia de operaciones de relevos en el Plan / de Campaña.

i) Medios británicos de detección de personas y mate-/ riales (radares antipersonales, visores nocturnos).

4) Bajas de combate y administrativas.--

a. Bajas de Combate:

1. Muertos: SIETE (7)

2. Heridos: DOS (2)

b. Bajas Administrativas:

No hubo.

b. Administración de Personal

1) Consideraciones sobre aptitudes físicas y psíquicas en relación a las edades.

a. Las designaciones conjugaron todos los roles posi-/ bles: especialización de Estado Mayor; aptitudes de Comandos y aquellas propias para el combate en los/ cuadros.--

b. Las condiciones físicas en general fueron aptas. // Los Gendarmes que actuaron tenían una muy buena pre paración física y habían sido seleccionados sobre / la base de los GEE. La edad promedio de aproximadamente 30 años es la ideal, porque concilia experien cia y estado físico. El personal casado proponente/ no representa problemas en su condición de tal, está identificado con la causa.

2) Consideraciones sobre los principios que rigen la admi nistración (RC 15-1 Nro 4002).

a. El deseo de satisfacer estuvo siempre latente, se e jecutaron las orientaciones necesarias.

///

b. Las patrullas que operaron en el terreno fueron /// siempre al mando de Oficiales Comandos y dentro de/ ellas la distribución del armamento (ametralladoras instalazas, PDF, etc) fueron ubicadas dentro de las posibilidades, en los hombres que tenían experien-/ cias en su utilización y nunca en contra de su vo-/ luntad.

c. En momentos libres se impartió instrucción sobre el uso de distintos armamentos, refrescando conocimien tos y tratando de ubicar hombres de reemplazos en el uso de ellas.

c. Disciplina, Ley y Orden.

1) Faltas disciplinarias y delitos.

- No hubo.

2) Estado disciplinario (desertores, enfermos ficticios,/ cuidado del equipo, accidentes, etc).

- No hubo desertores, enfermos ficticios y el cuidado/ del equipo fué el correcto, en el personal de GN.

d. Mantenimiento de la moral

1) Consideraciones sobre aspectos más importantes que a-/ fectaron la moral de los cuadros, tropas y medidas a-/ -doptadas.

a. Factor Positivo:

- Causa por la que se luchaba.
- Integrar el Ejército, en representación de GN, en/ defensa de la Soberanía Nacional.
- Muy buenas aptitudes físicas.
- Adaptación de los Gendarmes a las condiciones de/ trabajo.
- Espíritu de convivencia sin privilegios en cuanto al alojamiento, racionamiento y condiciones de vi da, por jerarquías.
- Servicios de imaginarias sin distinción de jerar- quías.
- Mantenimiento de la información que se conocía a/ todos los integrantes.

///

b. Factor Negativo:

- Información imcompleta sobre el desarrollo de las operaciones en el Teatro, y aveces distorsionada.
- Ausencia de acciones de apoyo postal y radial de/ la Dirección Nacional a los combatientes.
- Falta de previsiones con la antelación debida en/ la Organización del Elemento (Ej: ausencia del // servicio de sanidad; escalón logístico propio; armas de apoyo e instrucción previa acorde).

2) Consideraciones sobre la tarea desarrollada por el servicio religioso contribuyentes al mantenimiento de la/ moral.

- El servicio religioso desarrolló una tarea permanente y muy eficiente. No faltó la palabra de un Cape-/llán cuando necesitabase, y la presencia en los alojamientos fué diaria. Este servicio debe estar indefectiblemente integrado a la Unidad de Combate y cobra dimensiones extraordinarias para la moral de guerra. El padre Natalio ASTOLFO, cumplió una misión // digna del mejor privilegio y reconocimiento (a pesar de su edad avanzada y salud).

3) Inconvenientes en la percepción de haberes y compensaciones ordenadas.

- A diferencia de Ejército, que cubrió en forma inme-/diata las compensaciones en Comodoro Rivadavia, a la fecha no se liquidó tal compensación al personal de/ GN.

e. Prisioneros de Guerra.

1) Referido a propios prisioneros, cumplimiento por parte de las FFAA Británicas de lo establecido por la Convención de Ginebra.

Los Oficiales Jefes de GN, prisioneros de guerra, fueron trasladados a San Carlos, donde permanecieron 13 / días. Inicialmente, no se cumplió con la Convención de Ginebra en lo relativo a:

- Secuestro de efectos personales no agresivos.

///

- Alojamiento en una habitación, durante 5 días, junto a una bomba de 500 libras sin detonar.

- Higiene inexistente.

- Alimentación mala.

- Empleo de temas de acción sicológica, buscando que-/brar la moral. Ejemplos:

  . Difusión de rumores sobre traslados inciertos.

  . Difusión de rumores sobre noticias de la continuación de hostilidades.

  . Traslado diario de 5 o 6 prisioneros, ignorándose/ destino ulterior (luego se supo que eran interrogados y alojados en otros sectores).

Posteriormente, al ocurrir el traslado al Buque San Eduardo se cumplieron gradualmente todas las previsiones sobre tratamiento, incluyendo cantina y pago de // sueldos (8 libras).

Merece destacarse como experiencia:

- La habilidad del personal de Icia.

- La organización del campo, con escasos efectivos y a órdenes de un Mayor.

- Los relevos de los centinelas, evitando familiaridades.

- La coherente actuación de todos sus efectivos.

- La separación jerárquica de los cuadros de prisioneros.

- Las previsiones de selección de Soldados Argentinos/ para temas de infraestructura y mantenimiento.

- El gradual mejoramiento de las condiciones, evitando situaciones límites que hubiesen atentado a la Seguridad del Campo.

- El empleo de tropas británicas y nó mercenarios.

f. Registro Necrológico

1) Provisión y grabación de placas de identificación.

///

a. No todo el personal poseía placas identificatorias.

b. La organización del registro estuvo a cargo de la / Policía Militar.

2) Consideraciones sobre recolección y disposición de e-/ fectos personales del personal fallecido.

- Sobre la recolección y disposición de efectos personales del personal fallecido, hubo una muy buena consideración cuando las circunstancias lo permitieron.

g. Seguridad contra accidentes.

1) Cantidad de accidentes producidos por negligencia, condiciones climáticas y por fallas del material.

- No hubo en las patrullas de GN, accidentes por negligencia, condiciones climáticas ni fallas de material.

h. Aspectos jurídicos.

1) Actuaciones instruídas con motivo de la pérdida, inutilización y daños de bienes del Estado. Criterios aplicados para la determinación de responsabilidades, cargos y reposición.

- No se registró. Se observó una excesiva tendencia inicial a preocuparse por la preservación de los cargos administrativos de algunos efectos, que en la // guerra, deben pasar a un segundo plano. No se puede/ combatir pensando en el problema administrativo que/ pudiera significar; ejemplo: la pérdida de una brújula o un casco.

i. Otras consideraciones

a. Criterios para selección:

- Propender al empleo de elementos orgánicos existentes.
- Dar intervención al Jefe responsable del empleo operacional al momento de la selección.
- Intervención de gabinetes siquiátricos y sanidad mili-

///

tar.

- No integración de elementos con problemas personales,/ que pueden gravitar negativamente en el resto.
- Homogeneidad en las aptitudes básicas (equilibrio si-/ quico-físico).
- Integración con aptitudes sobresalientes para el mando en todos los integrantes.

b. Acciones de Apoyo Moral.

- Organizar servicios de rescate (heridos y muertos).
- Apoyo contínuo al combatiente y a su familia.
- Adecuado servicios postales.
- Apoyo de camaradas por vía espitolar.
- Centralización y distribución en un punto de la correspondencia destinada al teatro.
- Estrechar vínculos con la Cruz Roja Argentina, por sus roles en la guerra.
- Compartir toda contingencia de la guerra sin privile-/ gios jerárquicos.

2. INTELIGENCIA

Excepto f, h. e i., los demás aspectos no registran experien cias.

f. Cartografía y estudios aerofotográficos

1) Disponibilidad.

- No fué suficiente. Debe preveerse cartografía por // hombre, plastificada y cuadriculada. Fallaron estu-/ dios aerofotográficos.

2) Actualización.

- Se desconoce

3) Satisfacción de requerimientos efectuados.

- No se efectuaron requerimientos, dado el escaso tiem po para el empleo.

4) Capacidad de reproducción.

- Se desconoce

5) Principales necesidades.

- Inicialmente debió contarse con una memoria geográfi ca y descripción del ambiente operacional que ilus-/ trara adecuadamente a la tropa que iba a combatir so bre el medio en que se desempeñaría, incluyendo in- formación básica sobre el enemigo, esto es determi-/ nante para la elección del vestuario, equipo y arma- mento.

6) Oportunidad.

- Debe ejecutarse paralelamente a la elaboración del / plan de campaña y es una responsabilidad paralela pa ra GN, sin perjuicio a la que corresponde a la con-/ ducción estratégica operacional en el TO.

7) Responsabilidad en la satisfacción de los requerimien- tos.

- No fué observada.

h. Actividades de planeamiento y ejecución de inteligencia.

Experiencias derivadas de:

1) Planeamiento de Inteligencia.

- Se desconoce.

2) Reunión de Información.

- Las patrullas reunieron información de combate. En / el dispositivo de defensa no se integró correctamente la zona de seguridad y su escasa actividad impi-/ dió ejecutar exploraciones. El helicóptero de la patrulla de GN es derribado porque las posiciones estaban tomadas y la sorpresa fué la consecuencia. Las evidencias de que el helicóptero fué alcanzado por un misil, determinó la suspención de las operaciones. Las patrullas de GN con personal de comandos de Ejército, permitieron con sus incursiones, recoger indicios y evidencias (armamentos, equipos, material, // etc inglés), para una posterior valorización.

3) Actividades especiales de inteligencia.

- No fué observada.

4) Actividades especiales de Contrainteligencia.

- No fué observada.

i. Medidas de seguridad de contrainteligencia.

1) Experiencias referidas a seguridad de las instalacio-/ nes, de los sistemas de comunicaciones, de documenta-/ ción y material y de las personas.

- El Destacamento de Inteligencia ejecutó inspecciones domiciliarias, retirando todos los equipos de radio. No fueron destruídas las antenas lo que significó un error. Los diversos servicios de seguridad en las // instalaciones en Puerto Argentino de las distintas / fuerzas, crearon riesgos adicionales por el nervio-/ sismo de los centinelas. La población era hóstil y / no favorecía las propias actividades.

///

///
No se previeron operaciones electrónicas adecuadas. Los aparatos de comunicaciones propios eran fácil-/mente interceptados. Al producirse la rendición se/ destruyó el material y la documentación.

3. OPERACIONES:

a. Organización:

1) Necesidad de modificación de la estructura y/o roles de combate de elementos de la Fuerza, surgida a la luz de la aplicación de la doctrina vigente y de la/ experiencia obtenida - Fundamentos.

a) Reforma de la Ley de Gendarmería Nacional:

La Ley de Gendarmería Nacional debe prever explícitamente su empleo en tiempo de guerra, definiendo misiones y capacidades - Esta implícita en su/ condición militar, pero el silencio en no caracterízar el "para qué", imposibilita abordar con seriedad su capacitación en tiempo de paz.

Fundamentos:

- La Nación no puede, por un criterio de racionalidad y economía en el empleo de los medios, no emplear cuadros con las siguientes características:

  - Poseer la tropa, la instrucción básica del // soldado, por exigencias de incorporación.
  - Cumplir un periodo semestral de instrucción / militar al ingreso.
  - Permanecer como Gendarme un periodo mínimo de 2 años, durante el cual cumple con los periodos anuales (8 meses) de instrucción militar/ y específica de Gendarmería Nacional.
  - Acceder a los cuadros de Suboficiales por selección y exámen de ingreso, más las exigencias de aprobación de 1 año de Escuela.
  - Su condición profesional, ambiente operacional de actuación y creciente mejoramiento en/ la política de incorporaciones, que conforman un elemento apto para soportar la dura contigencia de una guerra.
  - Permitirá prever y organizar los Apoyos (fundamental para la guerra; Apoyo de Fuego; Combate y SPAC).

b) Doctrina:

(1) Elaborar los reglamentos de Organización, / Conducción y Empleo (Capacidades) de las // Unidades de Gendarmería Nacional (Escuadro-
///

nes y Destacamentos) previendo los roles y /
estructura para tiempo de guerra.

Fundamentos;

- Por su naturaleza básica y obvia.

- Para distinguir una organización flexible y capacitación ambivalente que, sin interferir en/ las funciones de seguridad, permita su adecuada instrucción para la guerra.

- Para uniformar, en doctrina militar, las cuestiones y conceptos que por su identidad no deben tener tratamientos "sui-generis" o falsamente adaptados a Gendarmería Nacional. Un buen ejemplo de este equívoco lo da el proyecto de re-/glamento para el Escuadrón, elaborado en 1979, que desde el punto de vista militar es ininteligible.

- Para establecer los medios orgánicos de la Unidad, sus apoyos (de Fuego, Combate y de Servicio de Apoyo Combate), capacidades y naturaleza de los empleos. La orientación primaria debería basarse en los modelos de infantería, / pués es el arma al que puede apoyar Gendarme-/ría Nacional en las hipotesis bélicas y así ha ocurrido.

- Para concretar especializaciones funcionales. Lo relativo a Seguridad, supone un tratamiento específico, técnico y reordenado por un sistema que utilice a sectores de los cuadros en actividades especializadas, de corte policial. / Paralelamente, destinar efectivos dentro de la organización a una preparación intensiva en lo militar. Esto tiene su precedente en los GEE, cuyo óptimo resultado surge de su empleo en / Malvinas. Sobre esta base, deberían estudiarse las adecuaciones, en lo militar.

(2)Elaborar el Reglamento de la Sección de Gendarmería en el Combate.

- Para integrar la experiencia de guerra.

- Por representar la magnitud del elemento sobre el que deberá recaer el esfuerzo inicial para comenzar los cambios doctrinarios y de organización.

- Porque permitirá introducir en el Grupo de //

Gendarmería, técnicas de combate y movimientos tácticos visualizadas en la guerra.

- La integración de estas experiencias (Ej // marchas nocturnas; organización de posiciones etc) serviran a acciones de seguridad / (patrullaje; represiones policiales; rescates, etc).

c) Modificación de los CO y roles de combate:

(1) La organización debe responder a misiones/ ambivalentes: seguridad en tiempo de paz y operaciones militares en tiempo de guerra, con estructuras y relaciones entre los componentes claramente definidos.

(2) Fundamentos:

- La organización actual no contempla los/ apoyos de fuego. La Sección Apoyo no esta estructurada y no puede asignarse esa función a los elementos con Mag.

- Deben incluirse Morteros 60 y 81 y Cañón atan. Para las operaciones de protección de Fronteras y en la Seguridad estrategica operacional, Gendarmería Nacional actualmente es una Fuerza carente de capacidades para dar tiempo y espacio al dislocamiento operacional del Ejército, al/ no poseer medios de Apoyos de Fuego.

- La nueva organización y roles de combate debe ser uniformada en las Unidades de / Frontera y toda la capacitación, desde / marchas tácticas hasta formaciones dia-/ rias deben responder a este criterio.

d) Redacción de PON para el empleo operacional de Gendarmería en los TO.

Fundamentos:

- Su inexistencia, pese a la experiencia de 1978 y la exigencia de prever acciones, responsabilidades y roles a priori al empleo, en / todo lo relativo al combate.

2) Nuevas organizaciones o elementos a organizar para/ satisfacer las necesidades evidenciadas en el con-/ flicto.-

///

Fundamentos:

Si Gendarmería Nacional tiene capacidades milita-/ res, no es posible continuar improvisando. Estu-// dios serios sólo resultan de frecuentes labores -/ de investigación de las experiencias propias y aje nas.

b) Creación del Centro de Instrucción de Comandos de/ Gendarmería (CICG)

Fundamentos:

(1) Personal:

Se dispone de un elevado porcentaje de tropa / profesional apta para selección.

(2) De Empleo:

- En la Paz:

. Incrementar e irradiar profesionalidad.

. Intervención en operaciones de rescate en/ cualquier punto del País (Art 3 Ley de GN).

. Intervención en emergencias Nacionales o / Provinciales.

. Intervención en investigaciones especiali- zadas (represión) contrabando, drogas u // otros delitos Federales.

. Lucha abierta contra la subversión y even- tualmente, encubierta.

. Protección de Fronteras.

-En la Guerra:

. Operaciones comandos de naturaleza militar; tal como fuera empleada, aún careciendo de esa capacitación.

.

(3) De Organización y Educación:

. Racionalizar los empleos operacionales con / menores efectivos, altamente instruídos.

. Permitirá gradualmente integrar a los GEE // con comandos.

. Los GEE servirán a un doble propósito: Ini-/
///

cialmente oficiar como núcleos de preselec-/ción en las Unidades; ulteriormente su integración con comandos egresados del Centro.

- Uniformará la doctrina e identidad espiritual de esos cuadros.
- Creará las bases en personal para gradualmente transformar los Destacamentos Móviles en/ Unidades orgánicas de comandos.

(4) De Denominación:

Deben evitarse términos confusos. La acepción/ comando es Universal y señala a la tropa apta/ para operaciones de objetivos limitado, alto/ riesgo y sobresaliente aptitudes profesionales.

c) Sustitución de los Destacamentos Móviles por Esc / Comandos de Gendarmería Nacional (ECGN).

Fundamentos:

- Su ocasional empleo en misiones de contradisturbios, no justifica su existencia.
- Su capacitación actual no la constituye en una / tropa distinta al resto del despliegue.
- Lograr elementos de efectivos variables de 180 a 220 hombres de alta capacitación, renovará el // sentido profesional de la Fuerza y posibilitará/ su empleo en las misiones señaladas en 2) (c) // (2).
- Constituirán los elementos de prioridad inicial/ en casos de guerra, evitando improvisaciones.

d) Creación de una Sección de Buzos Tácticos:

Fundamentos:

- En la Paz:

Apoyo a las misiones de Gendarmería Nacional en/ las Unidades de seguridad y otras del despliegue en contacto Fluvial y/o operativos de rescate.

- En la Guerra:

Apoyos a las operaciones de Comandos.

Variantes:

La capacitación podría estar absorbida en el centro de Instrucción de Comandos o bien desdoblarse/ según evaluación que se realice.

///

e) Reestructuración del Servicio de Construcciones en// especialidad de Apoyo de Combate de Gendarmería Nacional:

Fundamentos:

- Este servicio está virtualmente en extinción. No cumple funciones básicas de Apoyo en fortificaciones; Puentes de circunstancia, Viales, demoliciones, etc.

- Durante la paz existen diversos empleos afines / en Acción Cívica; colonización y misiones específicas.

- En la guerra, prestará orgánicamente el Apoyo de combate propio del arma de Ingenieros, en el marco de Gendarmería Nacional.

f) Reestructuración del servicio de Comunicaciones, / en especialidad de Apoyo de Combate de Gendarmería Nacional.

- El sistema actual cumple roles estáticos y no aquilata experiencias de empleos móviles intensivos.

- Tanto en la paz como en la guerra, puede y debe/ cumplir roles dinámicos de Apoyo, lo cual supone modificar sus bases doctrinarias y organización/ actual, incluyendo unidades de Comunicaciones // por Región con zonas de responsabilidad, variables en ese ámbito y según la situación.

3) Consideraciones sobre la Misión y Capacitación establecidas para los distintos elementos y la conveniencia o no de introducir modificaciones - Fundamentos:

Gendarmería fue empleada con tropas comandos y con / ese carácter; exige, pués prever su adecuada preparación.

a) Otras Capacidades:

Gendarmería Nacional posee la aptitud básica en / los cuadros para combates de Infantería, sea en / operaciones ofensivas, defensivas, como en las retrógradas, con acento en la acción retardante. Su despliegue, en conflictos regionales, la llevarán a constituir el primer escalón de defensa, tal como evidenciaron las previsiones de 1978. La aplicación de esta realidad, impone graves compromisos/ ///

para la preparación eficiente.

En la seguridad estratégica operacional, Gendarmería Nacional tiene roles importantes para posibilitar el oportuno empleo de las FF AA. Pero los conflictos, al generalizarse, llevarán irremediablemente al empleo masivo de la Fuerza en operaciones Militares.

b) Enunciado de Capacidades Apreciadas para Gendarmería.

1) Operaciones Ofensivas:

- Intervenir, en Fuerzas de tarea, en la magnitud Unidad de Gendarmería Nacional, formando/ parte de operaciones ofensivas de Infantería.

- Intervenir en el ataque, en operaciones aisladas, como unidad de combate con zonas de responsabilidad y objetivos asignados.

2) Operaciones Defensivas:

- Intervenir, integrando Fuerzas de Ejército, / en la defensa de zona y personales.

- Intervenir, en un TO, ejecutando una defensa/ integrada a Fuerzas de Ejército, manteniendo una zona de responsabilidad propia.

3) Operaciones de Apoyo de Combate:

- Policía Militar.

- Operaciones Electrónicas; deben preverse sobre la base del servicio de comunicaciones, / tanto en la paz como en la guerra.

4) Opinión fundada sobre los siguientes aspectos:

a) Necesidad de disponer de elementos aeromóviles / Nivel orgánico a incorporar:

(1) Creación de Unidades de Apoyo Aeromóviles.

Fundamentos:

En la Paz:

- Otorga movilidad; evita aferramiento al // dispositivo, incrementa la acción de presencia y prevención en las misiones de seguridad, reduce costos por eficiencia operacional en función de tiempo de empleo y reduce efectivos.

///

En la Guerra:

- Apoyo a Operaciones Militares.

Orientación sobre la Organización:

- Estructurar a nivel Agrupación, elementos / con 1 o 2 helicópteros para transporte; 1 o 2 para observación y aeronaves de reconocimiento y/o transporte a distancia mayores / (sanitarios, evacuaciones, etc).

b) Necesidad de incorporar medios técnicos para in-/crementar la capacidad de GN.

- Morteros 60, 81 mm. (para sección de apoyo).
- Radares de detección antipersonal (Gpo Tir)
- Visores nocturnos de luz residual.
- Blindados livianos para el transporte (tipo /// scorpio) para Destacamentos Móviles inicialmente.
- Instalazas (descartable; para Gpo Tir).
- Cañones Atan (Sec Apy).
- Equipos de comunicaciones (con emisión en fre-/cuencias variables programadas).
- Equipos de VHF (con sintonía contínua).
- Radiogoñometros de campaña.
- Materiales modernos para construcciones de circunstancias (Ver ingenieros)
- Granadas para fusiles.
- Silenciadores para armas largas.
- Miras telescópicas de luz residual.
- Armas de precisión para tiradores especiales.
- Explosores para interrupciones (minialurizados)
- Detonadores de minas y explosivos (plásticos y/ metálicos).
- Sistema de detección por microondas.

Todos estos efectos tienen aplicación tanto en la // paz como en la guerra.

b. Educación.

1) En qué medida afectó el cumplimiento de la misión el nivel de capacitación que tenían los/ diferentes elementos.

a) Positivos:

- Moral GN.
- Experiencia en campaña (rusticidad, aislamiento, precariedad habitual)

b) Negativo:

- Falta de instrucción en conjunto previa.
- Desconocimiento de armas empleadas (morteros, Blow Pipe, instalaza).
- Falta de conocimiento sobre señales convencionales durante el combate.
- Desconocimiento de soluciones para interrupciones de armamentos.
- Desconocimiento sobre blindados, armas y materiales de guerra; sus características, alcance, vulnerabilidades, etc.
- Desconocimiento sobre fortificaciones en campaña.
- Desconocimiento adecuado sobre navegación terrestre.
- Falta de instrucción para embarque y desembarque en aeronaves y embarcaciones.
- Desconocimiento sobre organización de // campos minados.
- Ignorancia sobre fuegos de artillería y/ su dirección de combate.
- Estado físico inadecuado en algunos hombres.
- Desconocimiento de sus hombres por parte de los jefes de fracciones.

2) En qué medida habría afectado el rendimiento, la falta de adaptación al ambiente geográfico.

- La adaptación del Gendarme fué adecuada.

3) Qué instrucción recibieron los diferentes ti-/pos de elementos en el TO (especialmente la Zona de MALVINAS).

- Los gendarmes recibieron instrucción sobre / el manejo de distintos armamentos que desconocían y el empleo de medios de comunicación especialmente disciplina de tráfico.

4) Qué tipo de instrucción particular recibieron/ en relación con el enemigo que debían enfrenta[r]

- Orientación sobre el tipo de armamento usado por el enemigo.

5) Qué actividades sicofísicas se efectuaron para mantener y acrecentar la aptitud?

- Hubo empleo intensivo en patrullas de incursiones y otras misiones en Puerto Argentino.

6) Cuál fué el rendimiento de tiro en relación a/ disparos efectuados -blanco alcanzado -?

- El rendimiento del tiro, en cuanto a blanco/ alcanzado supónese fué eficiente debido a la instrucción especial que tenían los Gendar-/mes por los cursos recibidos. Tal hecho no / puede asegurarse totalmente en razón que los combates fueron nocturnos y no podían comprobarse siempre los efectos alcanzados por el/ propio fuego.

7) Se efectuaron ensayos de determinadas operaciones planeadas? (Repliegues, contraataques, etc) (Indicar nivel).

- No se efectuaron ensayos de las operaciones/ por no haber tiempo.

8) Cuál fué el grado de instrucción evidenciado // por el enemigo?

- El enemigo evidenció un buen grado de instrucción. Ello puede ser mani-festado en función de las precisiones en los disparos con todas las armas que tiraban, el mantenimiento de / las formaciones de combate y patrullajes, el mantenimiento del silencio en las marchas, / el estado físico observado en sus hombres,// etc.

9) Se ha evidenciado la necesidad de realizar cursos que satisfagan necesidades de algún campo/ de interés de la conducción o de un nivel táctico en particular?

Se propone la instrucción de los siguientes cursos:

a) Curso de las armas en la Escuela de Ingenieros, grado Subalférez, Escuela de Infante-/ ría y Comunicaciones.

b) Mantenimiento de las vac-antes en la Escue-/ la Infantería del curso Comando y en lo posible incrementarlos.

c) Incluír en los cursos de Icia al personal de Comunicaciones y Pericias.

d) Operaciones electrónicas para el Oficial de/ Comunicaciones.

e) Cursos de Buzos Tácticos en Infantería de Marina.

f) Continuación de los Cursos en Panamá, Fran-/ cia y España de incremento de las aptitudes/ militares.

g) Acceder a los cursos de comandos en Colombia

h) Curso de conducción y empleo de las armas y/ vehículos blindados.

i) Cursos básicos sobre el empleo de las armas/ de artillería.

j) Cursos básicos de combate para Jefes de Unidades designados (Tres meses de aligeramien-
///

tos físicos, empleo de todas las armas y ejercicios de conducción e individual en el terreno); (recordar al Grl MOORE, ingresando como vencedor reemplazando el bastón de mando con una Pistola Ametralladora).

k) Curso intensivo de supervivencia en ambientes variados.

10) Se ha comprobado que el personal con alguna aptitud especial adquirida, demostró deficiencias en el conocimiento o en la práctica durante el desempeño de sus funciones?
No observado en propia tropa.

11) Agregar toda otra información considerada de utilidad.

Deben modificarse sustancialmente los criterios que acentúan roles pasivos de acuerdo al incremento de la jerarquía. En el cuadro de Jefes debe promoverse una rápida conciencia de que en las operaciones de un teatro llega invariablemente la exigencia de entrar en acción. No existen puestos de comandos alejados de la contingencia de la batalla.

12) Recomendaciones Generales:

a. Materia de estudios en los Institutos.

(1) Armas y materiales de guerra:

Proporcionará conocimientos sobre blindados, artillería, material aéreo y naval, alcance y eficacia de las armas, etc. Buscará integrar los conocimientos que permitan al combatiente distinguir lo que enfrenta, sus capacidades y vulnerabilidades y la respuesta militar posible. Basta señalar que mal podría intentar batirse un blindado, si se desconoce con qué tirar y a dónde; mal podría organizarse una posición si se ignora los efectos y penetración de un cañón 105 mm. Aprender a medir y reglar el tiro de artillería.

(2) Fortificaciones en Campaña:

Debe impartirse en forma teórico práctico. El cadete debe aprender a organizar posiciones, vivir en las mismas, experimentar fuego directo sobre sus posiciones de distintas armas y conocer cabalmente los medios que puede emplear en esta actividad. Obviamente la misma exigencia debe

darse para los Suboficiales en todas las jerarquías.

(3) Técnica de Combate del Grupo:

Esta materia permitirá reunir experiencia en la conducción y el empleo del Grupo de tiradores sobre la base de los siguientes puntos:

- Integración de maniobra y fuego simultáneo / mediante la incorporación del mortero 60 mm, cuyo empleo dará apoyo de fuego sin perjui-/ cio de continuar en el avance hasta el asalto del grupo.
- Incorporación de la MAG en el grupo tirado-/ res, como arma de empleo desde la cintura.
- Inclusión de abastecedores de munición con / la misión de satisfacer la carga de las armas de los otros integrantes (tiradores y MAG),/ avanzando a retaguardia del grupo y disponiendo de armas de alternativa para los que // han agotado su munición y mientras se efec-/ túa la operación de carga.
- Inclusión de lanza bengalas: personal experto en iluminación de campo de combate, integrando su acción en el plan de ataque.
- Reconocimiento y levantamiento de campos minados.
- Reorganizar el grupo a 13 hombres para facilitar estos roles.
- Centrar la capacitación táctica del grupo en:
  - Embarque y desembarque.
  - Golpe de mano.
  - Incursiones
  - Infiltraciones y ex-filtraciones
  - Guerrilla en la retaguardia enemiga.

Debe señalarse que en éstas operaciones, debe existir conocimiento y práctica alcanzando al nivel de jefes, porque mal puede conducirse ignorando cuestiones que se dan por sabidas. En esto no hay niveles jerárquicos // que dispensen estas obligaciones.

(4) Técnicas de enmascaramiento:

Su objetivo será la de un profundo conocimiento del Reglamento RC -65-63 y deberá permitir/ extraer experiencia sobre confección y/o construcción de efectos para el enmascaramiento.

(5) Lectura de Cartografía:

Deberá incluír en forma teórica práctica la lectura e interpretación cartográfica y el empleo de brújulas, curvímetros etc, hasta la propia/ elaboración de croquis, esquicios, calcos, pintado de cartas y aplicación de la signatura // cartográfica.

(6) Ejercicios Finales:

Deben ejercitarse en todo el despliegue, bajo/ rigurosas condiciones relativas a la permanencia en el terreno, a los apoyos logísticos deliberadamente entorpecidos, con empleos de los // servicios de sanidad y religiosos; con auditores conviviendo dentro de posiciones de puestos de comandos; con atenciones odontológicas con/ medios insuficientes y configurando en general un cuadro de un teatro de operaciones bajo situación crudamente restrictiva. No podrá haber/ directores de ejercicios almidonados y con anteojos de campaña mirando a distancia. Estas / vivencias tienen que sentirse con una aproximación extrema a la realidad o no sirven para nada.

(7) Adiestramiento Físico Militar:

Llevar a las Unidades ésta disciplina a través de oficiales de gimnasia y esgrima; elaborando un plan de entrenamiento gradual y riguroso. El objetivo será el de poner en estado físico a toda la fuerza como una característica que / singularice a Gendarmería Nacional.

La eliminación del personal inepto deberá acelerarse, sin contemplaciones. La actual política de personal es sencillamente óptima y no debe claudicar. No debe omitirse la consideración de la evaluación siquiátrica en todos los cuadros periódicamente. La reciente investigación realizada con el Escuadrón "Alacran" por médicos especializados de GN, tiene una relevancia

que merece especial atención; seguramente.

(8) Tiro de Combate:

La teoría sin-praxis, es una mentira grotesca / desde el Jefe de Unidad al último Gendarme, de-/ ben tirar con todas las armas y conforme al rol de combate y empleo de alternativas. Los Jefes/ para poder evaluar o elaborar un plan de fuego/ deben tener la condición básica de haber experimentado lo que quieren evaluar o elaborar.

Deberá incluírse tiro con PDF y PAF y demás granadas de fusil cuya precisión lo dá solamente / la práctica; se acentuarán los controles de eficacia del tiro para evitar consumos irraciona-/ les y posibilitar la rentabilidad de los fuegos bajo distintas circunstancias.
No se omitirá la formación de tiradores especiales con un simple mauser y mira telescópica. En la guerra moderna, se transforma en un peligroso medio de destrucción antipersonal hasta helicópteros en operaciones de transporte o combate. Saben los Gendarmes embarcar y desembarcar en / medios de transporte bajo situación y en condiciones de abrir fuego inmediatamente?

13) Otros Cursos y Capacitaciones:

- Oficiales de Plana Mayor: Por más argumentos que/ se busquen, es inadmisible que a la fecha se hayan omitido los Oficiales de comunicaciones, ya que/ en la guerra adquieren un papel relevante para el apoyo de combate. Desconociendo cuestiones bási-/ cas de las operaciones, mal pueden prestar tal apoyo. A Gendarmería no le representa ningún obstáculo incrementar la eficiencia de todos los cua-/ dros; por lo cual urge revisar este tema e inclusive evaluar qué otras especialidades pueden acce-/ der a esta capacitación.

- Oficiales de Inteligencia: Es válida la misma // consideración. Este campo debe contar con especialistas en Icia técnica de Com, e Icia Técnica de / Pericia que deben ser reclutados de los cuadros / de estas especialidades e integrados a esta actividad.

- Oficiales de Sanidad: Capacitación en traumatísmo y lesiones de guerra y en ejercitaciones en la sanidad de campaña. En la organización de las Unida-

des debe advertirse que el personal médico esté / en aptitud de participar en el combate, cumpliendo su rol y que no siempre será en la retaguardia. / Esto es válido para médicos, odontológos, bioquímicos, veterinarios y enfermeros.

- Oficiales de Intendencia: Urge capacitarlos con / vivencias de combate y preparación adecuada en // los planeamientos de Plana Mayor.

- Oficiales de Construcciones: Revalorizar a esta / especialidad, que pueden prestar un apoyo trascendente. ¿ Porqué no realizan el curso de auxiliar/ de Plana Mayor?

- Oficiales de Educación Física: Deben marchar al / frente en los teatros de operaciones y comprender las exigencias físicas, para ser buenos especia-/ listas. El Ejército los empleó y en operaciones / prolongadas cumplen funciones importantes.

- Oficiales de Banda: La historia está enrriquecida con ejemplos donde ésta especialidad contribuyó / ejemplarmente a preservar la moral y espíritu de/ combate.

- Consideraciones Sobre los GEE

  La doctrina de organización, instrucción y empleo de estos elementos es categóricamente clara. Su / cumplimiento estricto debe fiscalizarse, sin atenuantes.

OTROS CURSOS:

- Observadores de Guerra: Posibilitan el envío anual de personal a los distintos teatros en areas / de conflicto para extraer experiencias.

- Cursos de Convivencia: Intercambio con otras fuerzas. Es simple, enviar un Oficial que se integre/ a alguna Unidad extranjera en tiempo de paz y a-/ prenda por la observación todo lo que pueda transferir a la propia fuerza.

- Cursos sobre Polícia Militar: Ante posibles futuros empleos, deben impartirse estos cursillos con la posibilidad de capacitar al personal para desenvolverse como Polícia Militar de un TO.

14). OTRAS REFLEXIONES:

Este trabajo que condensa experiencias reales, merece un tratamiento objetivo, que no descarte a- / priori las proposiciones basado en la interpreta-/ ción que se pretende desnaturalizar a la Fuerza. /

Un análisis detenido, indicará que la mayor parte / de las capacitaciones para tiempo de guerra, tie-/ nen la ambivalencia para producir efectos positivos directamente vinculados a las funciones de seguridad. Cuando se patrulla, se reprime, se vigila la Frontera, se ejecutan reconocimientos, se participa en la seguridad estratégica operacional, // etc; se están aplicando exigencias igualmente válidas, en lo que a profesionalismo se refiere, //// para situaciones de paz o conflictos.

Gendarmería no debe continuar con especulaciones / metafísicas sobre la esencia del Gendarme y otras/ distorsiones del pensamiento.

Hay un imperativo que indica una realidad, en la-/ cual no tienen cabida retracciones, timideces o // falsos prejuicios. El Estado no admitirá, seguramente, en las próximas décadas, Instituciones burocratizadas, estáticas, ineficientes o no comprometidas con reeditar al país lo que éste pretende / al haberlas estructurado, como tampoco será válido encontrar causas justificantes fuera de la Institución. Una sincera autocrítica indicará que la mayor parte de las falencias no fincan solo en la // precariedad material, sinó en no hacer diariamente lo que se debe en cada nivel de actuación.

Algo más: En las Malvinas, mas allá de la derrota/ quedaron insepultos un grupo de Gendarmes que mu-/ rieron convencidos de una causa nacional y repre-/ sentando a una Fuerza por la que dieron testimonio de hombría y honor.

Esos muertos exigen cambios sustantivos, como los/ que aquí se han apuntado y el tiempo y la desidia no deben esterilizar esa entrega suprema.

c. Investigaciones y desarrollo:

1) Armamento Portátil

(a) Rusticidad de Material

(1) Es afectado por los golpes, el transporte,/ el manipuleo, etc ?.

No se pudo comprobar si el armamento que // transportábamos fue resistente a los golpes debido a que el personal fue especialmente/ cuidadoso con el armamento. Para el trans-/

porte y el manipuleo no hubo inconvenientes con el FAL, FAP, MAG, Instalaza„ ni las pis tolas.

b) <u>Influencia de contingencias climáticas</u>

(1) Se afectan los mecanismos con la humedad,/ el viento, las diferencias de presión atmo férica, el polvo, el barro, etc?.

Atentan las bajas temperaturas la acción de los lubricantes empleados?..

Son afectados los sistemas de puntería/adquisición de blancos?.

No se notó que las bajas temperaturas afec taran los lubricantes empleados. Asimismo/ tampoco se vieron afectados los sistemas / de puntería.

c) <u>Operatibilidad nocturna</u>

(1) Es apto para su empleo nocturno, tanto en/ el tiro como en su dirección, etc?.

Los fusiles deberían contar con miras de / luz residual. Blancos ubicados con los anteojos de esas características, no podían/ batirse al no poder ser observados en el / aparato de puntería del FAL.

d) <u>Confiabilidad</u>

(1) Cumplió con su finalidad en toda circuns-/ tancia?.

Cumplió con la finalidad y fue confiable./ Debe aclararse que el armamento provisto / al Escuadrón (FAL, Pistolas 9mm) no habían sido usados.

e) <u>Eficacia en el empleo</u>

(1) El alcance, la dispersión, fueron los previsibles?.

Se lograron los efectos sobre el blanco, / previsto en tablas de tiro, manuales, etc?

Debido a que la mayoría de los combates // fueron nocturnos, no puede establecerse la eficacia, pero estímase muy positiva.

f) <u>Transportabilidad</u>

(1) Resultó sencilla su portación?.

La transportabilidad resultó sencilla. En/ algún caso ante la proximidad del enemigo/ debió, para no efectuar ninguna clase de / ruido, cortar la correa portafusil, que a/ la altura de las anillas producía ruido en los movimientos por lo que se procedió a / fijarlas con cinta adhesiva negra.

(2) Fueron aptos para ser transportados?. (por avión, helicópteros, vehículos terrestres, marítimos, etc?.

Durante el transporte en aviones, helicópteros, vehículos terrestres y marítimos no hubo inconvenientes.

g) Maniobrabilidad

(1) Permitieron efectuar cambios de posición/ con facilidad y rapidez?.

El FAL, FAP, MAG y la munición PDF y PAF, permitieron fácilmente efectuar los cam-/ bios de posición, obviamente el instalaza presentaba más inconvenientes para su /// traslado.

(2) Como influyó la naturaleza del terreno?.

Se observaron varios FAL, muy mal cuidados y hubo soldados que criticaron la eficiencia de los mismos. En el armamento nuestro se colocaron tapones en los cañones para / su cuidado en los traslados, en días llu-/ viosos y otras eventualidades.

h) Contramedidas del enemigo

(1) Se observó y/o verificó alguna acción del/ enemigo para neutralizarlo?.

Se notó permanentemente, sobre todo en los últimos días, la búsqueda de la artillería enemiga de los cañones SOFMAN, de la pro-/ pia artillería.
Obtención de buena inteligencia a través / de los Kelper, permitiéndoles batir blan-/ cos dentro de la población (caso destaca-/ mento de Inteligencia).

i) Contramedidas propias

(1) Qué contramedidas se adoptaron? cuáles / fueron eficaces? Fueron de fácil implemen

tación? Se adoptaron en oportunidad? Eran las previstas o fue necesario implementar algunas de circunstancia?.

Una de las contramedidas observadas en // propia tropa para evitar ser ubicados por la artillería enemiga, fué el traslado // discontínuo y permanente de los cañones / SOFMAN a distintas posiciones.

j) Consecuencias del empleo

(1) Se deterioró todo el sitema? Se deterioraron partes? Se descalibraron?

No se observaron armas descalibradas en / la Unidad.

k) Interrupciones

(1) Cuáles fueron? Pueden atribuirse a fallas del material o en el empleo? Bajo qué circunstancias ocurrieron?.

Se observó una interrupción en un combate que puede haber sido a consecuencia de / algún obstáculo producto probablemente de arbusto o tierra en los movimientos bruscos y caídas surgidas por el tirador al / recibir fuego enemigo.

l) Mantenimiento

(1) Resultó sencillo? Con qué frecuencia se / realizó? A qué escalones se requirió? Quedó en servicio luego de las tareas?

El mantenimiento fué individual y basado/ en el cuidado permanente del arma. No fué necesario apoyo de técnicos para esa ta-/ rea.

Deben preveerse con mayor cuidado los elementos de limpieza individual.

ll) Vida útil

(1) La vida útil fue mejor que la prevista?/ (Considerar sólo el desgaste natural). / Del efecto final o de conjuntos aislados

No puede considerarse en virtud del escaso tiempo de uso.

m) Seguridad

(1) Hubo accidentes de personal debido a fa-// llas de material, de empleo, etc?

No hubo accidentes de personal debido a // fallas de material.

n) Otras experiencias consideradas por el usuario

(1) Resultaron muy eficientes los PDF que causaron amedrantamiento en el enemigo.

(2) El apoyo de la MAG y el FAP, fueron decisivos para los movimientos durante los combates.

(3) El fuego de la artillería constituyó el motivo de atención especial, yá sea de la // propia o la del enemigo.

(4) El empleo de lanzadores de granadas descartables por el enemigo fue muy eficiente. / Además de su precisión tiene la virtud de/ ser absolutamente fácil su transporte y sencillo su uso.

(5) El enemigo usó en forma casi permanente munición trazante. Tal circunstancia facilita la precisión y corrección del tirador,/ pero a la vez, sirvió a la propia tropa para detectar y centrar el fuego sobre esos/ tiradores.

(6) En el terreno que se trabajó, el transporte de la pistola 9mm, en la cintura resultó incómoda e impedía movimientos necesa-/ rios para no ocupar las manos que tomaban/ el fusil. Con posterioridad les fuimos haciendo alojamientos en la parte interior o exterior del chaleco que teníamos colocado para transporte de los cargadores de FAL.

(7) En la elaboración doctrinaria deberá considerarse innovaciones en los movimientos tácticos de la fracciones. En el Gpo de tiradores británicos, se observó que las maniobras y apoyo de fuego, estaban integradas / simultáneamente mediante el empleo de los/ morteros 60mm con gran eficacia. El mortero avanzaba simultáneamente con las tropas

de asalto. Los tiradores deberán poseer armas de alternativas, combatiendo con FAL y Pistola Ametralladora durante el asalto.

(8) El empleo de la MAG, en gran destreza era/ servida por un solo hombre y a tiro desde/ la cintura, con un sistema de alimentación de las cintas de mayor capacidad y rapidez Durante el asalto se relevaban fracciones/ de 3 o 4 hombres en oleadas sucesivas, manteniendo la concentración de fuego de tierra permanente y apoyados a retaguardia // por personal con apoyo de municiones y/o / reemplazo de armas.-

4. LOGISTICA

En este campo, los efectivos de GN empeñados en el TO Malvinas, no cumplieron funciones logísticas, a no ser los pro-/pios para servicios de apoyo de combate.

Observaciones Generales:

a. COL:

El centro de operaciones logísticas, cumplió actividades de recepción, almacenamiento, distribución y evacuación/ de efectos, hasta el escalón Unidad. A partir de éste nivel, cada elemento era responsable de las funciones lo-/gísticas derivadas.

b. Raciones de Combate (CF):

Estaban complementados con raciones para un día de combate y apoyo de bienestar (cigarrillos, chocolates, caramelos, etc). El preparado del alimento enlatado con salsas concentradas, generaron trastornos digestivos, que inciden cuando las operaciones son prolongadas. El sistema / para su preparación y combinación de alimentos puede ser utilizado para su provisión periódicas a las Unidades de GN para patrullajes.

Las pastillas de alcohol, de fácil elaboración en el servicios de farmacia de GN, pueden tener un uso intensivo/ en el despliegue.

c. Elementos de rancho:

Deben ser reemplazados por una marmita integrada por u-/tensillos para comer. El jarro debe ser adosado a la caramañola para no ocupar espacios.

d. Correajes:

Deben utilizarse correajes de galón de poliamida por su/ resistencia a la humedad, facilidad en los movimientos y en el ajuste de las hebillas.

e. Botas:

Si bien no existe una bota totalmente impermeable, debe/ mejorarse la existente, incluyendo suela de goma suncha-
///

da. Asimismo la provisión de galochas de la altura del / borceguí y botas de goma con forros de abrigo interiores para el personal que deba permanecer en posiciones.

f. Medias:

Deben ser de lana de trama gruesa para el personal en posiciones y de algodón reforzado para las tropas en movimiento.

g. Uniforme de combate:

Deben ser mimetizados, de tela resistente y de rápido secado, livianos con interiores térmicos. Los gabanes utilizados por GN, fueron de gran utilidad, resistencia, fácil lavado y abrigado, y de uso simple facilitado por el cierre. Son aptos para tropas estacionadas. Para las patrullas de combate no se adecúan porque limitan los movimientos.

h. Bolsas de camas:

Optimo empleo de las provistas por GN y hacen innecesarias las mantas, las que deben ser reemplazadas por otro material sintético.

i. Bolsa de equipo:

Son útiles para el transporte de efectos hasta la zona / del vivac; para las operaciones es imprescindible la mochila, que permitan llevar equipo aligerado individual,/ de fácil armado y transporte y confeccionado en tela resistente e impermeable, dotado de un arnés liviano y simple.

j. Chaleco:

Confeccionar chalecos de dotación individual, en tela impermeable con bolsillos superiores e inferiores para /// transporte de cargadores de FAL, brújulas, granadas, elementos de escritura, linterna chica, radio VHF. En el alojamiento posterior, espacio para elementos de higiene, una ración, paquete de curaciones, traje de agua y algunas prendas interiores. Reemplaza también a la bolsa de/ rancho.

k. Casco:

Solamente es apto para tropa estacionada en posiciones./ Para el movimiento en combate produce los siguientes inconvenientes:

- Ruido.
- Atención de escucha.
- Incremento del peso.
- Incompatibilidad para el uso de visores.
- Necesidad de enmascaramiento.
- Riesgo de estrangulación por efectos de la onda expansiva de impactos de artillería próxima.
- Inutilidad ante impacto directo de bala.
- Molestia e incomodidad de su uso.

l. Boinas o gorro de lana:

Proporcionan abrigo adecuado y posee todas las ventajas/ de las que carecen los cascos, según lo señalado en k.

m. Pañuelos de cuello:

De protección adecuado para el frío y no debe ser considerado un elemento de mero adorno. Ademas evita roce de/ prendas asperas. Eventualmente sirve como: Paño de señalamiento para el código aereo; instrumento de estrangula-/ miento; apoyo sanitario (torniquetes, vendas); sueño en/ horas diurnas cubriéndose los ojos para impedir la claridad; distintas ataduras (camillas de circunstancias, maniatar prisioneros).

n. Ropa interior:

- Medias tipo strech enteriza o de cashmilon (abrigo liviano, fácil lavado y secado).
- Calzoncillos largos.
- Camiseta ballenera.

o. Poncho impermeable:

Efectos negativos:

- Es ruidoso.

///

- Brilla.

- Es incómodo para el uso del armamento.

Debe reemplazarse por el traje de agua completo, que permita la libertad de movimientos. Debe ser opaco y que no produzca ruidos.

p. Pechera de abrigo:

Cubre eficientemente del viento la parte superior del // cuerpo.

q. Pala linneman:

Dió un excelente resultado la provista, de fácil trans-/ porte y maniobrabilidad.

r. Guantes:

Fueron de uso imprescindible.

s. Efectos varios:

- Brújula: su utilidad es imprescindible. Debe acompañarse de transportador, regla y/o curvímetro.

- Cuchillo: Características: fuerte, de buena hoja, si-/ lencioso, vaina que no le afecte la humedad.

- Cortaplumas: Tipo multiuso. (Ejemplo: marca VICRORINOCK de origen suizo).

- Neceser: Ideal para transporte de elementos de higiene y costura.

- Destornillador: Uno por fracción para abrir cajas de / munición, limpieza de FAL, etc.

- Linterna: Hermética, revestida en goma negra y repuestos de foquitos y pilas.

- Cinta aisladora: Para distintos usos.

- Estuche transportador de herramientas: Uno por grupo / (martillo, pinza, alicate, destornilladores, punzón, / sierra, serrucho).

- Otras recomendaciones: El combatiente debe contar con/ elementos aislantes para distintas utilidades (Ej: pa- ///

ra aislar de la humedad mechas, detonadores, etc.). Se usaron plásticos y profiláticos.

El paquete de sanidad debe incluir pastillas de cloro/ digestivos y elementos de fricción.

t. Opinión sobre bajas de efectos del Patrimonio:

Se considera que el régimen administrativo de hoy, no es conveniente durante la guerra, por los dilatados de los/ trámites. Una solución posible, consistiría en propiciar una disposición del Director Nacional, fundada en alguna norma legal o sancionarse y sobre la base de declaraciones juradas del personal interviniente, se resuelva la / baja de todos los efectos perdidos en las operaciones o/ a consecuencia de la rendición del 14JUN82.

5. FINANZAS:

Este campo no admite observancias por parte del personal de GN que actuó en el Teatro de Operaciones.

JEFE DE EQUIPO